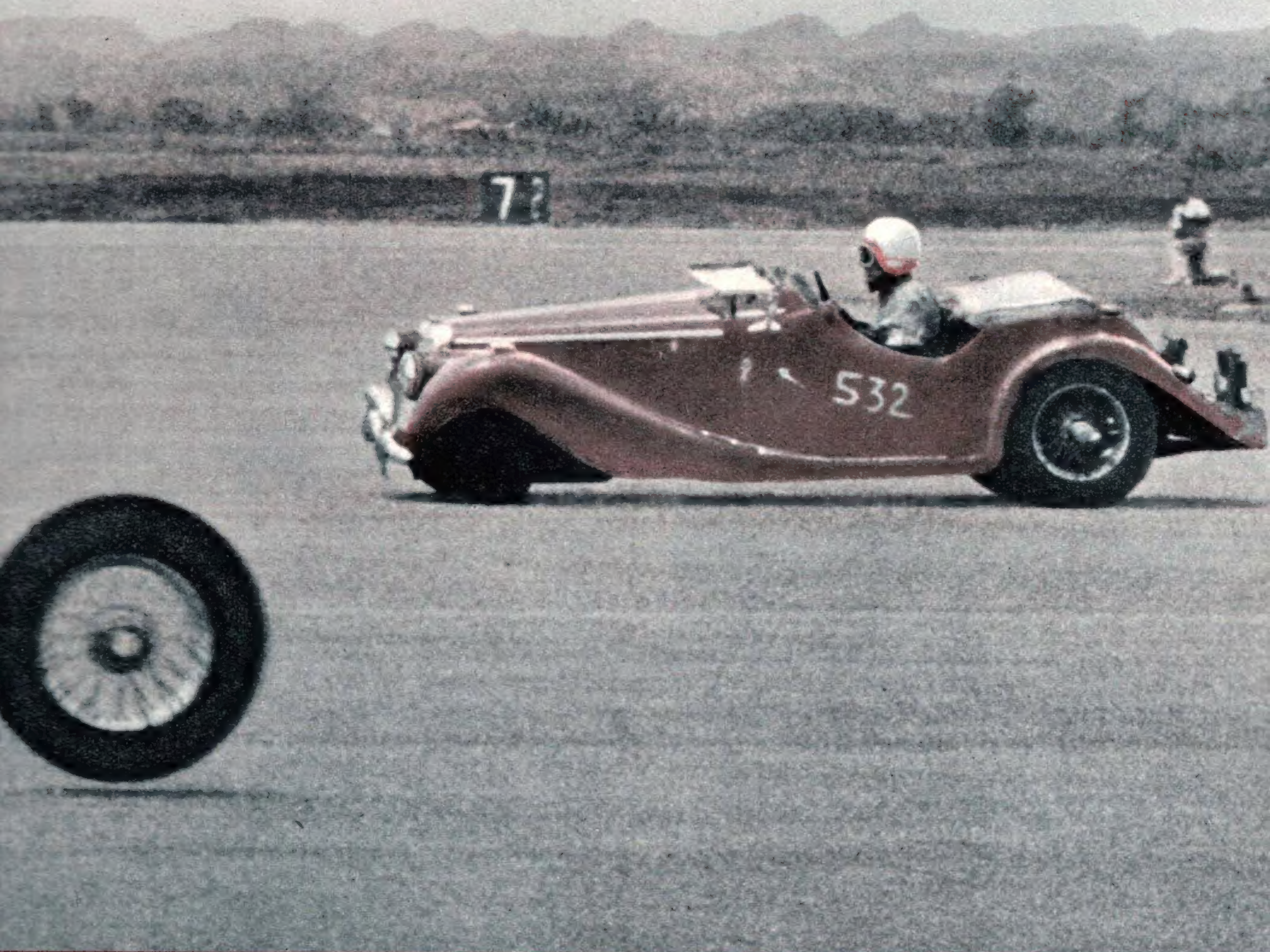
das AUTO MOTOR UND SPORT

Sind DDR-Autos konkurrenzfähig?

Wir testeten den AWE-Wartburg



BERICHT VOM GENFER SALON

KLEINE TÜRKUNDE FÜR JEDERMANN

HEFT 7

29. MÄRZ 1958

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Test Peugeot 403

(Siehe Heft 6, Seite 12)

Hoffentlich werden Sie wegen Ihres Tests über den 403 von der deutschen Industrie nicht „erschossen", denn es besteht doch allgemein die Ansicht, daß nur die Deutschen Autos bauen können. Ich selbst habe mir, letzten Endes auf Ihren Rat, Ende August 1956 einen 403 gekauft. Nachdem ich nunmehr über 65 000 km mit dem Fahrzeug zurückgelegt habe, kann ich Ihnen mitteilen, daß Ihr Test in allen Teilen stimmt. Es hat mich bisher noch keine Sekunde gereut, den 403 gekauft zu haben. Auch Ihre Angaben bzw. Messungen bezüglich des Benzinverbrauches stimmen mit meinen Erfahrungen überein. Im Jahre 1957 habe ich 43 891 km mit dem 403 gefahren und dabei einen Benzinverbrauch von 9,197 Liter/100 km gehabt. Ich fahre allerdings durchweg ARAL und verwende als Zusatz zum Motor- und Getriebeöl Molycote. Mit diesem Zusatz habe ich übrigens nach jetzt 150 000 km sehr gute Erfahrungen gemacht. Die Reparaturkosten während der genannten Fahrleistung des 403 beliefen sich auf etwa DM 15.–, nämlich eine Tachometerwelle, die auch bei den Franzosen offenbar nur eine begrenzte Lebensdauer hat (ca. 55 000 km). Ich habe früher einmal einen deutschen Wagen gefahren, bei dem ich allerdings wesentlich mehr Tachometerwellen brauchte. Emil Schneider, Pforzheim

*

Herr Oswald hat zweifellos Recht, wenn er die gute Verarbeitung des Peugeot lobt. Durch häufigen Aufenthalt im Saarland kenne ich diese Fahrzeuge gut, habe auch Vergleichsmöglichkeiten zu anderen französischen Modellen. Auffallend ist jedoch, daß alle nach Deutschland gelieferten französischen Modelle den Eindruck sorgfältigerer Verarbeitung machen als die inländischen; was allerdings bei Peugeot am wenigsten auffällt.

In einem Testbericht können wohl keine Angaben über die Dauerhaftigkeit der betreffenden Fahrzeuge gemacht werden. Interessant wäre es trotzdem für Interessenten, auch über die Häufigkeit gewisser Reparaturen solcher seltener Typen etwas zu erfahren. So galt es z. B. beim 203, der auch in seiner Art ein lobenswertes Fahrzeug darstellte, als durchaus normal, nach 25 000 bis 30 000 km neue Ventile einbauen zu lassen, und zwar nicht die vom Werk gelieferten, sondern bessere, die nur geringfügig teuerer sind. Ebenso war es bei 203-Fahrern üblich, bei Reisen außerhalb Frankreichs eine Ersatzdichtung für den Zylinderkopf mitzunehmen, da die eingebaute nach relativ kurzer Zeit durchgerostet (!) war; Öl im Zylinder und Wasser in der Ölwanne sind aber auf längeren Fahrten nicht gerade ein Vergnügen, zumal, wenn man nicht darauf gefaßt ist. Ein Punkt, der oft von Peugeot-Werkstätten im Ausland mißachtet wird, ist die Kupplung: Es gibt zwei verschiedenfarbige Beläge, von denen jeweils je einer verwendet werden muß, da man sonst Schwierigkeiten mit der Kupplung hat.

Kleinere Ärgerquellen: Die Chromteile nehmen oft bald verschiedene Färbungen an (oder haben sie von vornherein); die Stoßstangen werden schnell gelblich, nur die Scheinwerferringe bleiben stets ganz hell. Die aus Leichtmetall bestehenden „Chrom"-Teile werden rasch fleckig und blind. Die oberen Drehzapfen der vorderen Fenster-Schwenkflügel leiern sich bei normalem Gebrauch bald aus und die Flügel werden unbenutzbar oder undicht. (Den Bildern nach scheinen sie sich nicht geändert zu haben.) Das sehr schöne Stahlschiebedach fängt gerne zu quietschen an, an Stellen, denen man schwer beikommt. Der Kurbelmechanismus der Fenster hat bei häufiger Benutzung keine allzulange Lebensdauer, und die hinteren Türen werden leicht nach einiger Zeit undicht (es zieht an den Beinen).

Es gäbe noch so einige Dinge aufzuzählen, wie den Licht-Abblendschalter an der Lenkradsäule (früher auch noch Hupenschalter), der gern ein winziges Kontaktplättchen verliert, das man nicht mehr befestigen kann; es gibt einen neuen Schalter (nicht billig). Doch soll damit keineswegs Negatives auf ein so befriedigendes Fahrzeug gehäuft werden, noch will ich behaupten, solches käme bei uns nicht vor. Nur haben nach meiner Erfahrung französische Serienfahrzeuge die Eigenart, einen im Lauf der Zeit mit vielen kleinen oder größeren Unannehmlichkeiten zu überraschen, mit denen man nicht rechnet, die aber bei dem Fehlen eines dichten Kundendienstnetzes ärgerlich sein können.

Da fällt mir noch eine Peugeot-Unart ein: Wenn man den Wagen an einem Hang aufwärts abgestellt hatte, bekam der Motor keinen Sprit mehr; man mußte erst durch Rollen den Bug senken (auch der Handhebel an der Benzinpumpe half nichts). Wahrscheinlich ist das aber inzwischen auch, wie offenbar so vieles, abgestellt worden. – Der Lack: Hochfein poliert, aber kratzempfindlich. Mit dem Rockärmel einmal über die verstaubte Türfläche: Die Spuren bleiben drin.

Trotz alledem würde man dem 403 in Deutschland einen weit größeren Erfolg wünschen. Vielleicht fiele dann endlich einigen unserer Hersteller ein, daß es auch Konstrukteure gibt, nicht nur Stilisten!

Karl Graach, Dillingen (Donau)

Der Volvo . . . noch schneller!

(Siehe Test Volvo P 444 L, Heft 3, Seite 13)

Die belgischen Volvo-Importeure, die mir den Testwagen zur Verfügung gestellt hatten, waren mit den erzielten Meßwerten nicht restlos zufrieden. Bei einer nachträglichen Kontrolle stellte sich auch heraus, daß die Auslaßventilfedern nicht mehr die vorgeschriebene Spannung aufwiesen, was darauf zurückgeführt wird, daß der Wagen während einer Rallye mit geschlossener Kühlerjalousie längere Zeit scharf gejagt und der Motor dabei sehr heiß wurde. Dies wurde mir auch vom Schuldigen bestätigt.

So wurde ich gebeten, den Wagen (jetzt mit Kilometerstand ca. 14 000) nochmals zu übernehmen und neue Messungen durchzuführen. Tatsächlich zeigte sich, daß der Motor nunmehr bedeutend höher zu drehen imstande war, wodurch für die Höchstgeschwindigkeit und die Beschleunigungszeiten

durchweg noch bessere Werte erzielt werden konnten. Ganz beträchtlich wurde u. a. die 0 bis 100 km/st-Zeit verbessert, da 100 nunmehr im zweiten Gang erreicht werden konnten. Die neuen Zeiten lauten wie folgt: Höchstgeschwindigkeit (Mittel von 4 Messungen: 152,5 km/st.

Zweiter Gang bis . . .	106 km/st
Erster Gang bis . . .	50 km/st
Beschleunigungswerte:	
0 bis 60 km/st	5,7 sec
0 bis 80 km/st	9,0 sec
0 bis 100 km/st	13,7 sec
0 bis 120 km/st	21,1 sec
1 km mit stehendem Start:	35,3 sec

Paul Frère, Brüssel

Das fünfte Rad am Wagen

(Siehe Heft 6, Seite 16)

Ihrem Artikel kann ich nicht zustimmen: mit einem Pannen-Durchschnitt von 30 000 km kann man vielleicht rechnen, wenn man fast nur im Stadtverkehr und auf Autobahnen fährt. Bei uns auf dem Lande sieht die Sache erheblich anders aus, dafür sorgen schon die Pferde mit ihren Hufnägeln und die Herren Zimmerleute und Dachdecker, die alles auf die Straße werfen, was sie nicht mehr gebrauchen können. Abgesehen davon verstehe ich nicht, warum Sie von dem deutschen Notrad so begeistert sind. Da monieren die Tester seit Jahr und Tag, daß bei manchen Autos die Reserveräder nicht in einem gesonderten Fach liegen, sondern das Gepäck verschmutzen, wenn man einmal unterwegs bei schlechtem Wetter wechseln mußte. Wie soll denn das werden, wenn in einem Auto zwar Platz für ein Notrad ist, aber nicht für das normale Rad, das man dann ja schließlich mitnehmen muß? Und sind Sie ganz sicher, daß Ihr Reifen sofort geflickt wird, wenn Sie zu einer fremden Werkstatt kommen, die womöglich ein anderes Zeichen über der Einfahrt hat, als auf Ihrem Kühler steht? Vielleicht leben Sie in einer glücklicheren Ecke unseres Vaterlandes, ich jedenfalls habe andere Erfahrungen hinter mir und würde nie auf ein komplettes Reserverad verzichten.

Joachim Johns, Salzgitter-Flachstöckheim

Unter den von uns befragten Fahrern waren auch solche, die viel in Landgegenden fahren und häufig Reifenpannen haben. Daher auch der Durchschnitt von 30 000 km, denn bei den meisten und gerade bei den Langstreckenfahrern gab es bedeutend weniger Reifenpannen, 100 000 und auch 150 000 km ohne Reifenpanne kommen durchaus vor. Da auch auf dem Lande der Zustand der Straßen besser und die Pferde seltener werden, dürfte die Notwendigkeit des Ersatzrades auch dort immer weniger vordringlich werden. Leser Johns Bedenken wegen der Reparaturmöglichkeiten teilen wir nicht, einen Reifen bekommt man jedenfalls leichter repariert als etwa einen Anlasser, der auch alle 50 000 km einmal kaputtgehen kann. Und der Raumbedarf: an Stelle des Notrades läßt sich kurzzeitig auch ohne Schwierigkeiten das größere ausgewechselte Rad unterbringen. Schließlich sollte man bei allen Überlegungen über die Frage „Notrad oder Reserverad?" davon ausgehen, ob Zweck und Aufwand noch im richtigen Verhältnis zueinander stehen. Redaktion

Geliebte Roadster

(Siehe Heft 6/56 und Heft 2/58)

Bitte, bitte, lassen Sie uns doch den Traum! Wir wissen, die Wirklichkeit ist anders, ein Roadster ist teuer und kalt. Ich kann ihn mir auch nicht leisten, wegen des Geldes und wegen gehabter Nierensteine. Aber man träumt doch davon! Gewiß, wir werden alle älter. Als ich noch Fußball auf der Straße spielte, gab es noch Leute, die sich im Cabriolet eine Decke umwickelten und sich durch „Motor und Sport" angesprochen fühlten. Damals schwärmten Ihre Tester vom Wanderer-Kompressor und vom offenen Adler-Trumpf Junior. – Heute fahren sie Opel! (Damit nichts gegen Opel!)

Den Sport überläßt man den Rennen und Rallyes. Wir Alltagsfahrer tun das auch. Trösten Sie sich. Aber lassen Sie uns doch den Traum! Den Traum vom Roadster, den Sie uns damals eingeimpft haben.

Darum: Bitte, wenn Sie wieder einen Roadster sehen, fotografieren sie ihn, aber machen Sie ihn nicht schlecht. Fotografieren Sie ihn nur bei Sonnenschein! Wir wissen ... (s. o.) – Dr.-Ing. Karl Heinrich Alt, Itzehoe

Diktatur der Versicherungen

(Siehe Leitartikel Heft 4)

Die in Ihrem Artikel enthaltene Angabe, daß bereits bei mehr als 10 Fahrzeugen ein Mehrheitsnachlaß von 10% gegeben wird, ist nicht richtig. Nach dem für sämtliche Gesellschaften verbindlichen Einheitstarif für Kraftverkehrsversicherungen müssen bei Haftpflicht-, Fahrzeug- und Gepäckversicherungen sowie bei Unfallversicherungen, die sich auf ein näher bezeichnetes nachlaßberechtigtes Fahrzeug beziehen, zur Gewährung eines Mehrheitsnachlasses

„a) in ein und derselben Versicherungsart mehr als 15 Fahrzeuge versichert sein,

b) die Fahrzeuge im Eigentum des Versicherungsnehmers stehen,

c) die Fahrzeuge vom Versicherungsnehmer voll auf eigene Kosten unterhalten werden und

d) die Fahrzeuge auf den Versicherungsnehmer zugelassen sein."

Union und Rhein Versicherungs-Aktien-Gesellschaft, Bezirksverwaltung Stuttgart

Diese Angaben sind richtig, die angegebene Zahl von 10 Fahrzeugen beruhte auf einem Versehen. Red.

Stückzahlen

(Siehe „Briefe an die Redaktion", Heft 5, Seite 2)

Ich bin nicht Aktionär der Daimler-Benz AG, trotzdem finde ich es ein starkes Stück, wenn Leser Heinrich Zweifel zu den Verkaufsziffern des Mercedes Typ 180 D meint: „Aber ein Argument für den meiner Ansicht nach wirtschaftlich und technisch überholten Diesel-Personenwagen ist es doch eigentlich nicht." Mir scheint eher, diese Ziffern sprechen eine deutliche Sprache, denn der thermodynamische Wirkungsgrad ist beim Diesel doch um etliches höher als beim Ottomotor, wie auch im Test richtig angeführt wurde. Wieso soll denn gerade diese Maschine als wirtschaftlich und technisch überholt gelten?

Bei der Sache mit der Massenpsychologie könnte man eher umgekehrt rgumentieren und sagen, neunzig oder mehr vom Hundert Autos weisen Ottomotoren auf; wieso soll denn gerade ich einen Diesel kaufen? Freilich nag es Leute geben, die falsche Überlegungen anstellen und eigentlich eher einen Wagen mit Vergasermotor anschaffen sollten. Immerhin wird sich iber der größte Teil der Dieselkäufer ein Bild davon machen, was sich nit einem solchen Wagen einsparen läßt, und dabei auch die gegenüber lem Ottomotor doppelte Lebensdauer im Auge haben.

Ich jedenfalls würde für meine Verhältnisse ohne Zögern wieder auf einen Diesel tippen, denn ich finde, es zeugt von technischem Fortschritt ınd von Wirtschaftlichkeit, wenn ich beispielsweise einen Durchschnittsverbrauch von 6,4 Liter/100 km im Jahr habe. Und das bei zügiger Fahrt, zumeist mit ca. 70–80 km/st und meist vollbesetztem Fahrzeug. Beim Vergasertyp wäre der Verbrauch sicher um 3–4 Liter höher.

Othmar Meier, Neunkirch (Schweiz)

*

Ihr Leser Heinrich Zweifel wird nach Ihrer Aufstellung „Was kostet Dich Dein Auto?" wohl nicht mehr im Zweifel sein, warum man den „wirtschaftlich und technisch überholten Diesel" kauft? Wenn Herr Zweifel seinen 180 mit Vergasermotor nach 5 Jahren mit 200 000 km verkauft, bekommt er DM 2000.– weniger als bei einem Diesel. Da man mit dem Diesel bei 40 000 km jährlich DM 1500.– gegenüber der Vergaserausführung einspart, hat Herr Zweifel nach 5 Jahren nur durch die Einsparungen einen neuen Diesel dastehen!

Horst Dörper, Wuppertal-Barmen

Zu groß



Hier sieht man es mal wieder: die „Amerikaner" sind zu groß! Sogar der „kleine" Ford ist schon viel zu lang. Er mußte so weit auf dem Bürgersteig stehen, wollte er nicht sein Hinterteil in die Fahrbahn hinausstrecken!

Georg Pasztor, Düsseldorf

Zweierlei Maß
(Siehe Heft 6, Seite 8)

An den verantwortlichen Richter, Herrn Landgerichtsdirektor Durchholz, schrieb ich unter anderm folgendes:

„Ihnen, Herr Landgerichtsdirektor, wünsche ich nicht, jemals in einen solch fürchterlichen Unfall verwickelt zu sein und, falls Ihnen einmal ein Trunkenbold in die Quere kommt, gleichen Maßstäben ausgesetzt zu werden. Die Möglichkeiten eines solchen Unfalles sind zwar bei manchem gering, denn hinter dem Schreibtisch kann man unmöglich so viele Kilometer herunterhaspeln wie z. B. der Unterzeichnete, der es jährlich immerhin auf 60 000 bis 70 000 berufliche Fahrkilometer ankommen lassen muß. Daß er bei einer solchen Rechtssprechung nunmehr vielleicht nervös am Steuer sitzt und stets ein ausgesprochen ungutes Gefühl hat, darf ich Ihnen mit auf den Weg geben. Zum Schluß noch eines, was mich an dem Urteil besonders bedenklich stimmt: es mußte ein „abschreckendes Beispiel" statuiert werden, und für dieses abschreckende Beispiel kann sich nun ein armer Kerl wie der Herr Treu 15 Monate hinter schwedische Gardinen setzen!"

Arno K. Völler, München

Einteilung nach Farben
(Siehe „Briefe an die Redaktion", Heft 7, Seite 4)

Also nicht nur Schilderwald, lieber Herr Stark, sondern auch noch schöne farbige Nummernschilder und ebensolche Führerscheine! Daß Sie noch extra betonen, kein ausgesprochener Anfänger zu sein, macht die Sache noch besonders lustig! Ich bin auch kein ausgesprochener Anfänger, denn ich fahre seit 1917 und bin seit 25 Jahren Fahrlehrer. Wie stellen Sie es sich nun beispielsweise vor, wenn ich im Fahrzeug einen meiner Fahrschüler fahre oder meine Tochter in meinem Wagen? Oder wie ist es bei Firmen, wo verschiedene Fahrer mit Fahrpraxis zwischen 1 und 25 Jahren die gleichen Wagen fahren? Immer vor Beginn der Fahrt erst Nummernwechsel?

Nein, Herr Stark, so geht es nicht. An der farbigen Nummerntafel sieht man bestimmt nicht, wes Geistes Kind im Wagen sitzt! Ich vermute, daß Sie zu denen gehören, denen nach Ihrem System das schwarze Schild mit weißer Schrift zuerkannt würde. Ich muß aber in meiner täglichen Arbeit oft feststellen, daß gerade „alte" Fahrer die gültigen Verkehrsvorschriften nicht beachten, während die „jüngeren" (nicht dem Geburtsalter nach) rücksichtsvoller und vorsichtiger sind.

Sie sprechen auch von einer verschärften Prüfung: ich glaube nicht, daß das notwendig ist. Schon jetzt können an sich gute Fahrschüler, wenn sie Prüfungsangst haben, nur deswegen durchfallen, während andere, aus denen einmal gefährliche und leichtsinnige Fahrer werden können, mühelos bestehen. Im übrigen können Sie sicher sein, daß die heutigen Fahrlehrer alles daran setzen, ihre Schüler gut auszubilden. Allerdings können wir beim besten Willen nicht im Sommer Nebel-, Schnee- oder Glatteisfahrten einschalten. Aber Nachtfahrten und Fahrten bei schlechtestem Wetter werden schon immer durchgeführt. Entscheidend bleibt aber, daß der Fahrschüler Anstand, Vorsicht und Umsicht lernt, denn ohne eigene Weiterbildung kommt er nun einmal nicht aus.

Ing. Emil Herdter, Eßlingen

„Die wilde Straße"

Am Sonnabend, dem 8. 3., um 20.15 Uhr, lief eine Sendung im deutschen Fernsehprogramm vom Sender Stuttgart unter dem Titel „Die wilde Straße".
Ein Durchschnittszuschauer mußte am Ende der Sendung den Eindruck haben, daß

1. schnellstens gegen eine weitere Motorisierung in Deutschland etwas unternommen werden müsse, und
2. mindestens 70 bis 80% aller Autofahrer notorische Verkehrssünder sind, die die Meinung vertreten, daß alle Verkehrsregeln und Gesetze nur erfunden worden sind, um sie nicht zu beachten.

Daß Fußgänger überhaupt heute noch am Leben sind, verdanken sie einzig und allein ihrer Schnelligkeit, mit der sie über die Straße zu laufen in der Lage sind. Die Geschwindigkeitsbegrenzung, so hieß es etwa, sei das wichtigste Gesetz im Straßenverkehr und müsse wie ein Augapfel gehütet werden, zumal wir seit Inkrafttreten der Geschwindigkeitsbegrenzung 1000 Verkehrstote weniger zu verzeichnen haben als vorher. Bedauerlicherweise würden sich aber schon die meisten Kraftfahrer heute nicht mehr um die Geschwindigkeitsbegrenzung kümmern.

Wir können nicht beurteilen, warum Herr Dieter Ertel, der diese Sendung offensichtlich zusammengestellt hat, so außergewöhnlich schlecht auf die Kraftfahrer zu sprechen ist. Sicher wäre es aber für Sie interessant, dieser unserer Meinung nach sehr tendenziösen Darstellung der Probleme durch das Fernsehen einmal nachzugehen. Sicher ist sowohl das Fernsehen als auch der Rundfunk, mit Rücksicht auf die sehr große Zahl der Teilnehmer, besonders geeignet, sich mit Verkehrsproblemen zu beschäftigen, aber doch wohl nur in dem Sinne, um auch tatsächlich positive Arbeit zu leisten, die der Allgemeinheit zugute kommt. Mit dem Schlachtruf „Der Autofahrer ist an allem schuld" kommt man sicher nicht weiter.

Deutsche Ölfabrik, Dr. Grandel & Co., Hamburg

Fernsehen und Rundfunk sind zwar Einrichtungen, von denen man eine unvoreingenommene und aufgeschlossene Einstellung verlangen müßte, aber ab und zu kommt es zu Sendungen und Äußerungen, deren Niveau man nur bedauern kann. Wahrscheinlich liegt das daran, daß man es noch nicht zu einer klaren Konzeption gebracht hat, sondern weitgehend die persönlichen Meinungen verschiedener Mitarbeiter zu Wort kommen läßt. Dadurch entsteht beim Hörer zuweilen ein recht widersprüchlicher Eindruck. Red.

Die Todfeinde des Wildes

In der „WELT" vom 10. März fand ich eine Notiz unter der Überschrift „Autos und wildernde Hunde", in der es unter anderm hieß:

„141 Rehe sind in einem Jahr auf der Autobahn Hamburg–Lübeck überfahren worden. Wahrscheinlich ist die tatsächliche Zahl noch höher, da anzunehmen ist, daß nicht alle Unfälle dieser Art gemeldet wurden. Die Zahl der auf gleiche Weise verendeten Hasen und Kaninchen läßt sich nicht übersehen. Neben den Autos sind nach wie vor wildernde Hunde die Todfeinde des Wildes . . ."

Ich habe die Liebe zum Wild und zu den Tieren von Jugend auf mitbekommen, und es läßt mich keineswegs gleichgültig, wenn ich auf der Straße angefahrene Tiere liegen sehe. Wie aber soll man einem Tier ausweichen? Vor 6 Wochen sprang mir auf der Autobahn zwischen Lübeck und Hamburg ein Reh vor den Wagen. Das Reh war sofort tot, mein Wagen schwer beschädigt. Den Schaden von 850 DM bezahlt weder die Autobahnverwaltung noch der Jagdpächter, sondern dafür muß ich selbst aufkommen. Wildwechselschilder waren übrigens an der betreffenden Stelle nicht aufgestellt. Wenn ich dann nach alledem in der Zeitung lese, daß ich neben den wildernden Hunden zu den bösesten Todfeinden des Wildes gehören soll, dann kann ich mich nur wundern. Wir Berliner sagen: „Und immer wieder uff dieselbe Stelle!"

Hans Rainer Stark, Hamburg

Keine Werbung für Spitzingsee

Ich fuhr am Samstag, dem 1. 3. 1958, zum Skifahren nach Spitzingsee. Der Parkplatz am See war geschlossen, sonstige Parkmöglichkeiten sind nicht vorhanden. (Außer an Gasthöfen und Pensionen für Übernachtungsgäste, diese Plätze waren bereits belegt.) Die Straße ist mit Parkverbotsschildern übersät. Jedoch läßt die Straße (kein Durchgangsverkehr) ohne weiteres ein Parken an der Straßenseite zu. Ich habe beobachtet, daß zwei Autobusse der Verkehrslinie ohne Schwierigkeiten an den parkenden Personenwagen aneinander vorbeikommen. – Ich habe mein Fahrzeug, wie hundert vor mir und hinter mir, ebenfalls dort geparkt. Natürlich habe ich mich ebenfalls wie die anderen damit einer Verkehrsübertretung schuldig gemacht. Bald danach fiel mir auf, daß sich in der Nähe des Gasthofs Wurzhütte fünf Polizisten (Landpolizei) aufhielten, die diese Verkehrsübertretungen nicht beachteten, sondern vielmehr warteten, bis sich die Besitzer entfernten, um dann die abgestellten Fahrzeuge mit gebührenpflichtigen Verwarnungen (DM 5.–) zu bespicken.

Ich glaube, daß es dem vielgerühmten Fremdenverkehr dienlicher wäre, wenn besagte Polizisten den Kraftfahrern Plätze angewiesen hätten, auf denen sie parken konnten. Ebenfalls hätte man die Kraftfahrer darauf hinweisen können, daß keine Parkmöglichkeiten mehr vorhanden sind, am besten bereits an der Einfahrt der Alpenstraße. (Ganz abgesehen davon, daß diese an den Steigungen nicht einmal gestreut war.) Weiterhin wäre zu prüfen, ob die Parkverbotsschilder wirklich gerechtfertigt sind oder ob sie nur dazu dienen, dem Parkplatz Gäste zuzuführen.

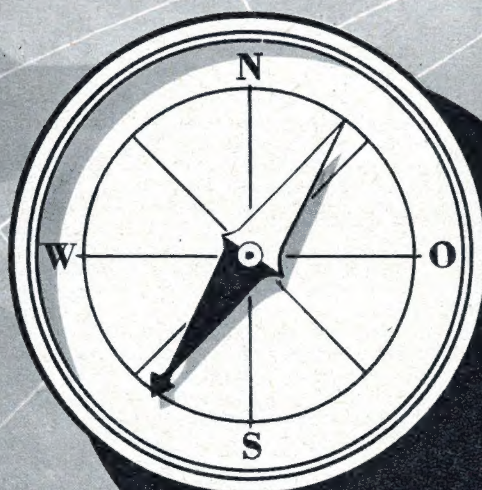
Meiner Meinung nach wäre es leicht möglich, weitere Parkmöglichkeiten zu schaffen, aber scheinbar ist die erstgenannte Einnahmequelle sicherer, denn ein Kraftfahrer wird kaum wieder seinen Wagen zu Tal fahren (ca. 6 km), wenn er schon mal droben ist. Man wundert sich bei uns, daß der Fremdenverkehr nach Österreich und andere Länder abwandert, aber man geht an der Tatsache vorbei, daß diese Länder für den Fremdenverkehr mehr tun als bei uns getan wird. Man fühlt sich manchmal um Jahrhunderte zurückversetzt.

Hans Kassel, München-Unterhaching

CASTROL

Wegweisend

IN DER SCHMIERSTOFFFORSCHUNG





1935 CASTROL verwendet in Motorölen einen neuen Wirkstoff zur Minderung des Zylinderverschleißes (Dt. Patent 701121). – Eine organische Chromverbindung schützt die Zylinderwände gegen Korrosion beim Kaltstart.

1935 CASTROL setzt seinen Ölen Additive zu, die den Motor sauber halten (Dt. Patent 701121). – Ruß, andere Verbrennungsprodukte und Alterungsstoffe werden in Schwebe gehalten und fortgespült; der Motor bleibt sauber.

1938 CASTROL bringt erstmalig dünnflüssige Öle heraus. Ein wegweisender Erfolg: Leichteres Starten, besseres Anzugsvermögen, geringerer Kraftstoffverbrauch.

1949 CASTROL führt neue Wirkstoffe ein, wodurch die Schmierfähigkeit des Motorenöles wesentlich länger erhalten bleibt (Dt. Patente 832029 und 832030). – Erhitztes Motorenöl oxydiert, CASTROL-Oxydations- und Korrosions-Inhibitoren verringern diese Gefahr weitestgehend.

1951 CASTROL bringt Hypoid-Getriebeöle auf den Markt mit Wirkstoffen gegen Fressen, Pitting- und Riefenbildung (Brit. Patente 561898, 561941, 588864).

1953 CASTROL entwickelt mit CASTROLITE ein ausgewogenes Mehrbereichsöl zum normalen Preis.

1957 Der Bericht des Coordinating Research Council der USA des Jahres 1957 legt dar, daß Zinkdialkyldithiophosphat der beste Schutz gegen Nocken- und Stösselverschleiß ist. – CASTROL verwendet bereits seit 1949 diesen Wirkstoff.

1958 Mit CASTROL kaufen Sie die Erfahrung einer Generation von Schmierstoffspezialisten.

DEUTSCHE CASTROL-VERTRIEBS-GESELLSCHAFT MBH. HAMBURG

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Werner Buck · Ulrich Sempert · Reinhard Seiffert · Günter Molter (Sport) · Italien: Conte Dr.-Ing. G. Lurani · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Don O'Reilly, Daytona Beach · VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40/79, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stuttgart.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

29. MÄRZ 1958 7
35. JAHRGANG

INHALT



Unser Titelbild wurde bei einem der vielen kleineren Sportwagenrennen in den USA aufgenommen. Der Fahrer meisterte die Situation ohne weiteres. Foto: dpa

Aus großer alter Zeit

Die Organisatoren des Genfer Automobil-Salons, dessen Pforten sich gerade schlossen, hatten die ausgezeichnete Idee, unter dem Titel „50 Jahre Rennwagen" einen Querschnitt durch den Rennfahrzeugbau des letzten halben Jahrhunderts zu geben. Vom 1898er Renault über Fiat, Alfa und Mercedes bis zum 1957er Vanwall gab es einen höchst interessanten Überblick. Auch der Bugatti Typ 35 C (unser Bild) fehlte nicht: Über diesen zu geradezu magischer Berühmtheit gelangten erfolgreichsten Rennwagen aller Zeiten bringt die eben zur Auslieferung kommende Frühjahrsausgabe der MOTOR REVUE zwei höchst aufschlußreiche Artikel.

Ganz kurz

2,89 Milliarden DM

nahm der Staat 1957/58 aus Sonderabgaben des Kraftverkehrs ein, also aus Mineralöl-, Kraftfahrzeug- und Beförderungssteuer. Davon entfielen 1,64 Mrd. DM auf die Mineralölsteuer, 960 Mill. DM auf die Kraftfahrzeugsteuer und 290 Mill. DM auf die Beförderungssteuer. Gegenüber 1956/57 hat sich das Gesamtaufkommen an Kraftverkehrsabgaben um 15 % erhöht.

Gar nicht hoch genug

eingeschätzt werden kann die Bedeutung eines guten Straßennetzes. „Es ist in unseren Tagen aus Gründen des Wettbewerbs lebensnotwendig, denn ein Land, das auf diesem Gebiet hinter dem allgemeinen Fortschritt zurückbleibt, würde das bald mit dem Zurückbleiben seiner Leistungsfähigkeit auf allen Gebieten bezahlen müssen." Diese vernünftigen Worte sprach ein hoher Politiker, nur leider kein deutscher: der österreichische Bundeskanzler Raab.

Ein lösbares Problem

sei die Straßenbaufinanzierung auch ohne die Kunstgriffe eines neuen Verkehrsfinanzgesetzes, stellte die Deutsche Straßenliga fest. Sie fordert:

1. Der Rahmen für die erste zehnjährige Etappe eines Gesamtplanes, mit dessen Verwirklichung das deutsche Straßennetz in allen Teilen auf einen den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Stand gebracht werden soll, wird unter Einschluß der laufenden Unterhaltungskosten auf 60 Mill. DM zu bemessen sein.
2. Von diesem Betrag sind etwa zwei Drittel aus Abgaben des Kraftverkehrs, das restliche Drittel aus anderen Deckungsmitteln der öffentlichen Haushalte zu finanzieren.

Die Gründe dafür, daß es bisher noch nicht möglich war, die Sonderabgaben des Kraftverkehrs in ausreichendem Maße dem Straßenbau zuzuführen („Es handelt sich hier gar nicht um das Problem der Zweckbindung von Steuern ... Was hier zur Debatte steht, ist ausschließlich die Zweckentfremdung der Straßenbaubeiträge des Kraftverkehrs"), sieht die Straßenliga in erster Linie in dem „bemerkenswerten Umstand, daß die Haushaltsexperten sich so sehr an die zweckfremde Verwendung der Straßenbaubeiträge gewöhnt haben". Die Straßenliga bestreitet nicht das Gewicht der anderweitigen großen Lasten. „Was aber bestritten werden muß, ist das Recht zum Griff in die falsche Tasche, wenn der Wehrhaushalt, der Sozialetat, der Grüne Plan, die Bundesbahnsubvention oder was auch sonst es sein mag aus den Geldern finanziert werden, die der Kraftverkehr dafür bezahlt, daß die von ihm benötigten Straßen gebaut und unterhalten werden."

2,5 Milliarden Dollar

zusätzlich für den Ausbau der Bundesstraßen in den USA fordert Präsident Eisenhower für die nächsten 3 Jahre.

6 267 712 Kraftfahrzeuge

waren am 1. Januar 1958 im Bundesgebiet zugelassen. Am 1. Januar 1957 waren es 5 858 628, damit hat der Bestand im Laufe des vergangenen Jahres um fast 7 % zugenommen. Der Bestand an Motorrädern ging um etwa 5 % von 2 413 298 auf 2 303 022 zurück, der Bestand an Motorrollern erhöhte sich um 13,5 % von 346 323 auf 400 297. Den Löwenanteil am Bestandszuwachs hatten wieder die Personenwagen, ihre Zahl stieg von 2 087 871 auf 2 490 187, das sind 14,4 %. Prozentual noch höher war der Zuwachs bei den Kombiwagen von 116 991 auf 147 059 = 17,2 %.

Der Gebrauchtwagenumsatz

stieg 1957 ebenfalls weiter an, insgesamt wurden 998 483 gebrauchte Kraftfahrzeuge auf neue Besitzer umgeschrieben. Das sind 12 % mehr als 1956 (890 815).

Gebrauchtwagenmessen 1958 in Stuttgart und Nürnberg

20.–23. 6. 1958 in Stuttgart
10.–13. 10. 1958 in Stuttgart
9.–12. 5. 1958 in Nürnberg
24.–27. 10. 1958 in Nürnberg

7 Millionen DM

soll infolge der Geländeschwierigkeiten jeder der letzten 6 Kilometer der neuen Autobahnstrecke Leverkusen–Kamen kosten.

Benzin billiger?

Eine weitere Senkung des Benzinpreises in der Bundesrepublik erscheint in absehbarer Zeit infolge der großen derzeitigen Benzinvorräte und des dadurch verschärften Wettbewerbs auf dem Treibstoffmarkt nicht ausgeschlossen. (DDD) – Die Mineralölwirtschaft dementiert aber bisher alle Meldungen über eine bevorstehende Senkung der Benzinpreise.

Prinz in Serie

Der NSU-Prinz ging am 11. März in den NSU-Werken in Neckarsulm in Serienproduktion. In diesem Jahr sollen noch 20 000 Stück hergestellt werden. Der Prinz kostet in der Standardausführung DM 3645.–. Die ersten 5 Versuchsmodelle sollen nach Werksangaben pro Stück DM 89 000.– gekostet haben, die 150 Vorserienwagen immer noch je DM 32 500.–!

Eugen Benz †

Eugen Benz, der älteste Sohn von Karl Benz, starb im Alter von 85 Jahren in Ladenburg. Er war der letzte noch lebende Benz-Sohn.

Verursachen eines Herzschlages

Wegen fahrlässiger Tötung durch Verursachen eines Herzschlages wurde ein Autofahrer aus Offenbach zu 6 Wochen Gefängnis mit Bewährungsfrist und 300 DM Geldstrafe verurteilt. Er hatte bei Glätte, weil er nicht ausreichend bremsen konnte, seinen Wagen langsam auf ein vor ihm haltendes Fahrzeug auffahren lassen. Obwohl der Zusammenstoß nur leicht war und lediglich geringer Blechschaden entstand, erschrak dessen herzkranker Fahrer durch den unerwarteten Anprall so stark, daß er einen Herzanfall erlitt und bald danach starb. Man fragt sich, was die Herzkrankheit dieses Mannes ursächlich mit dem etwas zu späten Bremsen des nachfolgenden Fahrers zu tun hat, und wieso in einem solchen Fall von „fahrlässiger Tötung" gesprochen werden kann!

Wenig Neigung

zur Teilnahme am Verkehrsunterricht zeigte die Bevölkerung im Jahre 1957 nach Feststellungen der Verkehrswacht Nordhessen. Man ist darum der Meinung, daß die Verkehrsteilnehmer durch unterhaltsame Verkehrs-Quiz-Veranstaltungen angesprochen werden müßten. Ganz anders scheint es dagegen in Heidelberg auszusehen: dort mußten wegen Überfüllung des freiwilligen Verkehrsunterrichtes eine Anzahl Interessenten zurückgewiesen und auf spätere Termine vertröstet werden.

Erst einmal Führerschein entziehen!

Nach einem Bericht des SPIEGEL wurde einer Autofahrerin aus Coburg, die in München auf einer Ausfallstraße die 50-km/st-Grenze überschritten hatte und gegen einen Strafbefehl über 40 DM Einspruch erhob, weil sie annahm, daß die Straße nicht mehr zum Stadtgebiet gehöre, ohne jegliche mündliche Verhandlung durch einen Gerichtsbeschluß vorläufig der Führerschein entzogen. Sie zog daraufhin ihren Einspruch zurück und konnte den Führerschein behalten. Es stellte sich heraus, daß sich 10 Münchener Verkehrsrichter abgesprochen hatten, bei jedem Einspruch gegen richterliche Strafbefehle zunächst einmal vorläufig die Fahrerlaubnis zu entziehen, um damit das Überhandnehmen der Einsprüche einzudämmen!

Probeweise

wird die Höchstgeschwindigkeit auf über 50 Hauptstraßen Londons auf 40 mph (etwa 65 km/st) begrenzt.

Blaue Zone größer

Die „Blaue Zone" in Paris wurde weiter ausgedehnt. Sie scheint sich nicht nur wegen des eigentlich gewünschten Erfolges, nämlich der Beseitigung der Parkschwierigkeiten, sondern auch finanziell zu lohnen: 45 Mill. ffrs (etwa 450 000 DM) nimmt die Stadt Paris monatlich an Übertretungsgebühren aus der Blauen Zone ein, bei nur 3,5 Mill. ffrs (etwa 35 000 DM) Kosten der Überwachung!

In 20 km-Abschnitte

zwischen je zwei Abfahrten wurden die hessischen Autobahnen eingeteilt, um die Polizeikontrollen zu erleichtern und wirksamer zu machen. Auf jedem Abschnitt patrouilliert jeweils eine Funkstreife.

Aufgehoben

haben die Beneluxländer und Frankreich den Triptykzwang für ausländische Privatfahrzeuge. Der gleiche Schritt wird zu Anfang April auch von Italien erwartet. Wer noch Grenzdokumente für Länder, die solche nicht mehr verlangen, besitzt, muß sie aber noch an die Ausgabestelle zurückgeben. Österreich verzichtet jetzt auch auf die grüne Versicherungskarte und erkennt die ordnungsgemäße Zulassung als Versicherungsnachweis an. Auf Seite 35 veröffentlichen wie eine Übersicht darüber, welche Papiere zur Zeit von den verschiedenen Reiseländern noch verlangt werden.

Durch den Gotthard

soll zur Osterzeit (3. bis 8. April) ein besonders flüssiger Autotransport mit halbstündiger Verlademöglichkeit in Göschenen und Airolo ermöglicht werden. Auch am Simplon soll der Pendelverkehr verstärkt werden.

Flügelmuttern an Zentralverschlüssen

In den neuen Richtlinien des Bundesverkehrsministeriums (siehe Heft 5, Seite 37) werden unter „h) Radkappen", „Zierknebel oder Flügelmuttern bei Zentralverschlüssen", „auch wenn sie nicht über die Kotflügel hinausragen", für unzulässig erklärt. Wie uns der Verband der Automobilindustrie hierzu schreibt, war es lediglich vorgesehen, das überflüssige Zierat der nachgeahmten Zentralverschlüsse zu verbieten, nicht aber echte Rudge-Verschlüsse, wie sie sich ja an verschiedenen Sportwagen finden. Teile, die zum Betrieb des Fahrzeuges notwendig sind, sollten nicht unter die neue Verordnung fallen. Man kann nur hoffen, daß der Text bald entsprechend geändert wird.

Die alten Kennzeichen

mit weißer Schrift auf schwarzem Grund sind ab 1. Juli 1958 ungültig.

Völlig umgestalten

wollen die Frankfurter ihr Straßennetz: man will ein System aus kreuzungsfreien Einbahnstraßen daraus machen. Damit folgt man den Ideen des Hamburger Stadtarchitekten Reichow, der ein ähnliches Projekt in der neuen Sennestadt bei Bielefeld durchführt. Dr. Reichow ist der Ansicht, daß eine solche Konzeption auch in alten Städten möglich ist. – Zunächst wird sich aber bis zur völligen Ausarbeitung dieses Planes in Frankfurt noch nichts ändern, auch ein genereller Rechts-vor-links-Verkehr soll nicht eingeführt werden.

Alle Chancen verpaßt

München habe bisher durch Schuld seiner Stadtverwaltung alle Chancen einer großzügigen Verkehrsregelung verpaßt, schrieb die FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG. Allerdings sei daran zum Teil auch der Umstand schuld, daß im letzten Jahr von Münchens Kraftfahrern 60 Mill. DM an Abgaben gezahlt, davon aber nur 350 000 DM als Zuschüsse des Landes Bayern in den Münchener Straßenbau zurückgeflossen sind.

Nubar Gulbenkian,

Sohn des „Mr. Five per cent", kaufte ein Londoner Taxi und ließ es mit einer Rolls-Royce-ähnlichen Luxuskarosserie versehen, um im Londoner Verkehr schneller vorwärts zu kommen. Der Umbau dauerte 18 Monate und kostete ein mehrfaches des eigentlichen Wagenwertes.

Rudolf Diesel

zu seinem 100. Geburtstag am 18. März

Der Dieselmotor ist ein Weltbegriff, mehr noch als der Ottomotor. Beim Ottomotor klemmte die Einführung des Begriffs just in Deutschland an nicht seltenen deutschen Schwächen. Beim Dieselmotor haben nur Engländer versucht, an diesem Weltbegriff zu wackeln, es ist ihnen nicht gelungen.

Bei Rudolf Diesel, diesem großen Mann, muß man unterscheiden zwischen dem persönlichen Erlebnis, der sachlichen Arbeit und ihrem Erfolg.

Persönlich war Rudolf Diesel ein Internationalist, noch über den Europäer hinaus. Er lebte in der glücklichen Zeit um die Wende des Jahrhunderts, als man nicht von europäischer Integration und ähnlichen Formalien sprach – als aber die Internationalität noch eine Selbstverständlichkeit war, über die zu sprechen überflüssig wäre. Rudolf Diesel war in Paris und in Augsburg gleicherweise zu Hause und hatte Freunde in der ganzen Welt, besonders auch in England und in den USA. Sein bester und treuester Freund war allerdings ein Deutscher, der Direktor Heinrich von Buz von der Augsburger Maschinenfabrik, heute MAN. In jener Zeit war Europäertum, ja Internationalismus noch selbstverständlich. Was wäre aus Daimlers Lebensarbeit ohne seine französischen Freunde, aus der Automobilfabrikation von Carl Benz ohne den Absatz in England geworden?

Rudolf Diesels Arbeit war erstaunlich folgerichtig, wenn auch durch seltsam verschlungene Um- und Irrwege gehemmt. Schon als Student stolperte er im Kolleg von Karl von Linde in München über den großen thermodynamischen Zwangsverlust aller Wärmekraftmaschinen, wie er durch Carnot wissenschaftlich fundamentiert worden war. Er suchte schon als Student nach einem Ausweg, der zu einer besseren Wärmekraftmaschine führen sollte, als Dampfmaschine und Ottomotor waren, und er ist von diesem Jugendgedanken sein Leben lang nicht abgegangen.

Rudolf Diesel mußte zunächst für seine Existenz durch Lindesche Kältemaschinen sorgen, die er in Frankreich vertrat. Sein Leitgedanke verließ ihn nicht. Aber er führte zunächst auf Irrwege wie den Ammoniakmotor. Dann aber kam es über ihn wie eine Erleuchtung. Diese Erleuchtung war bei aller experimentellen und praktischen Kenntnis und Erfahrung interessanterweise theoretisch, rechnerisch. Er schrieb im Jahre 1893 eine zwar streng wissenschaftliche, aber einigermaßen sensationell aufgemachte und wirkende Abhandlung über den rationellen Wärmemotor – „Theorie und Konstruktion eines rationellen Wärmemotors zum Ersatz der Dampfmaschinen und der heute bekannten Verbrennungsmotoren" –, in der er unerhörte Wirtschaftlichkeit für einen nach seinen Plänen gebauten Motor, ja sogar die Möglichkeit beschrieb, diesen Motor mit Kohlenstaub zu betreiben. Äußeren Erfolg hatte Rudolf Diesel mit dieser Abhandlung nicht.

Aber es gelang im Jahre 1893 seiner Fachkunde und seiner Verhandlungskunst, Krupp und die Maschinenfabrik Augsburg für seine Pläne so weit zu begeistern, daß der Bau eines Versuchsmotors in Augsburg beschlossen wurde. Mit dem Versuchsmotor in Augsburg begann für Rudolf Diesel das Auf und Ab, das jeder Wissenschaftler oder Techniker bei der Verfolgung von Fortschritten erlebt. Anscheinende Erfolge, entmutigende Versager. Es liest sich wie eine Tragödie, allerdings mit „happy end", was Rudolf Diesel selbst über die Entstehung des Dieselmotors schreibt („Die Entstehung des Dieselmotors", Berlin, 1913). Ohne die Treue von Heinrich von Buz und dessen Macht wäre damals nach so viel Mißerfolgen aus dem Dieselmotor gewiß nichts geworden.

Fast alle Punkte, die Rudolf Diesel in seiner Denkschrift als Ziel aufgestellt hatte – Kohlenstaubbetrieb, Verdichtung auf 250 atü, sehr hoher Luftüberschuß, Wegfall der Zylinderkühlung, isotherme Verdichtung und isotherme Verbrennung, gingen an den erbarmungslosen Tatsachen zugrunde. Die Fortsetzung der Versuche hätte „vernünftigerweise" längst eingestellt werden müssen, wenn nicht Rudolf Diesel und Heinrich von Buz instinktmäßig einen unbändigen Glauben an die Richtigkeit der Arbeitsrichtung gehabt hätten. Es kam hinzu, daß man damals, vor der Jahrhundertwende, über Selbstzündung und ähnliche Dinge noch wenig Bescheid wußte, so daß Diesel zunächst mit dem leichter *zündfähigen* Benzin zu arbeiten versuchte und erst viel später auf leichter *selbstzündende* Kraftstoffe, wie Petroleum und Gasöl, kam.

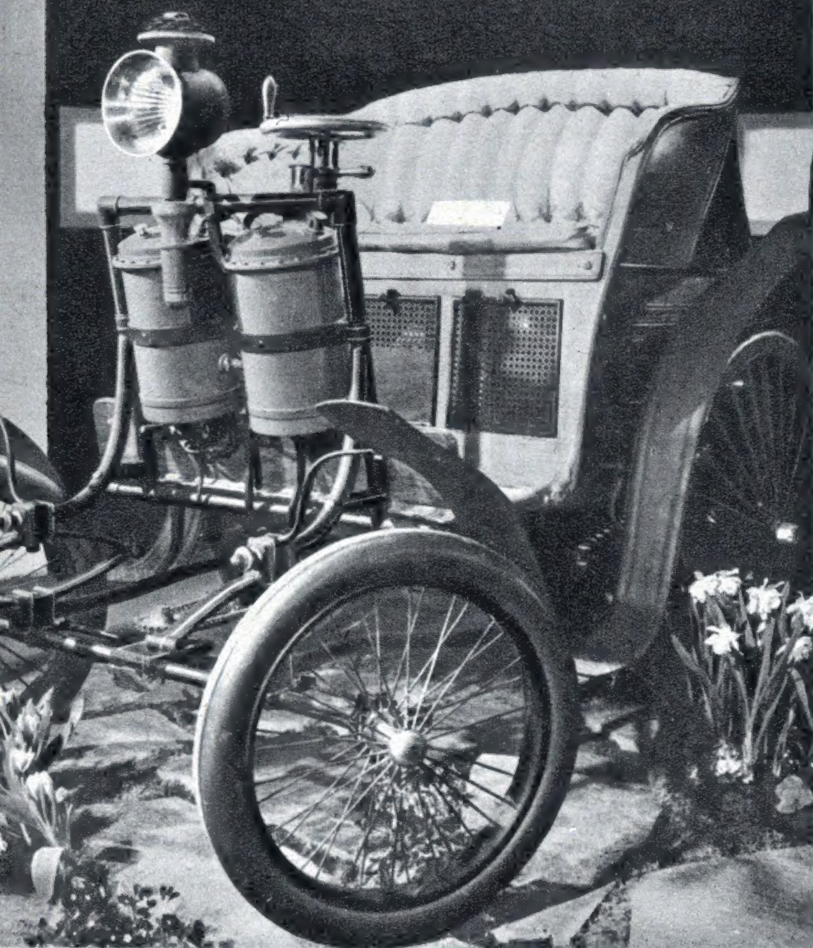
So waren im ersten betriebsfähigen Dieselmotor vom Jahre 1897 von Diesels Theorien eigentlich nur die hohe Verdichtung reiner Luft und das allmähliche Einspritzen des Kraftstoffs geblieben. Die Verdichtung war allerdings von den angestrebten 250 atü auf die heute noch üblichen rund 36 atü gesunken. Und die Einspritzung machte Schwierigkeiten, weil Robert Bosch damals noch nicht seine Hochdruckpumpe entwickelt hatte. Der Ausdruck „Dieselmotor" stammt übrigens von Rudolf Diesels Frau. Er selbst wäre dazu zu bescheiden gewesen. Interessant ist die Tatsache, daß von Diesels Theorien im Laufe der neueren Entwicklung der motorischen Dieselverbrennung so manches wiedergekehrt ist, wenn auch nicht die Verdichtung von 250 atü.

Der neue Motor war ein Welterfolg. Er hatte bei einfachem Kaltstart einen so niedrigen Kraftstoffverbrauch, wie man ihn nicht einmal angestrebt hatte. Außerdem arbeitete er mit hochsiedenden Kraftstoffen (Petroleum, Gasöl), die damals sehr viel billiger waren als Benzin. Hauptschwierigkeit war die Einspritzung. Natürlich wollte Diesel am liebsten den Kraftstoff durch Hochdruckpumpe direkt einspritzen – was man später „solid injection" genannt hat. Er kam aber nur dadurch zu befriedigendem Arbeiten des Motors, daß er mit Preßluft den Kraftstoff einblies, und das brachte viele Gefahren und Schwierigkeiten. Rudolf Diesel ließ sich dabei von der heute als falsch erkannten Meinung leiten, feinste Zerteilung und beste Verteilung im Brennraum seien das Richtige – eine irrtümliche Meinung, die den Fortschritt des Dieselmotors 50 Jahre lang aufgehalten hat.

Rudolf Diesel ist durch den Welterfolg seines Motors in kurzer Zeit mehrfacher Millionär geworden. Der Weg war verzwickt und hart. Durch unglückliche Spekulationen – besonders in galizischen Erdölquellen – verschwanden die Millionen. Bevor sich das öffentlich auswirken konnte, suchte und fand Rudolf Diesel den Tod im Wasser des englischen Kanals. Hinter so manchem äußerlich sehr erfolgreichen Leben steht nicht selten die Verzweiflung. –

Der Fahrzeugdieselmotor wurde erst Anfang der 20er Jahre durch die MAN und Daimler-Benz Wirklichkeit, nachdem Prosper L'Orange bei Benz in Mannheim und Gaggenau dieselähnliche Motoren gebaut hatte, die allerdings noch des Kaltstarts mit Salpeterpapier bedurften. Die von Rudolf Diesel gemeinsam mit Dechamps längst vorher entwickelten eigenen Bauarten von Fahrzeugdieselmotoren waren Mißerfolge, ebenso wie sich das Dieselmotorrad von Frey und Fischer (1924) und das luftgekühlte Diesel-Kleinauto des gleichen Jahres (Dorner bzw. Oelmotoren AG, Hannover) – von dem immerhin zwei Dutzend gebaut wurden – nicht durchsetzten. Seitdem hat aber in der ganzen Welt der Fahrzeugdieselmotor einen ungeheuren Aufschwung genommen, besonders für Schwerfahrzeuge. Erhöhung der Drehzahl, Aufladung und andere Maßnahmen sind außer der neuartigen Beeinflussung der Dieselverbrennung dabei wesentlich. Diese Entwicklungen in neuester Zeit beweisen, daß Diesels Grundgedanke noch heute nicht am Ende seiner Möglichkeiten angelangt ist.

Wa. Ostwald


1898: Motorwagen von Lorenz Popp aus Basel

Nur neue Sonderkarosserien auf dem Genfer Salon

Vor 60 Jahren, genau am 28. 6. 1898, reichte der Basler Lorenz Popp einen Antrag auf Patenterteilung für einen „Motorwagen mit Kohlenwasserstoff-Motor" beim Eidgenössischen Patentamt ein. Sein Selbstfahrer mit liegendem Zweizylinder-Motor (siehe Kopfbild) war der Vorgänger der schweizerischen Motorwagen-Industrie, von der heute außerhalb der Schweizer Grenzen niemand mehr etwas weiß. Hispano-Suiza, Martini, Pic-Pic, Turicum . . . wer kennt die Namen noch? Immerhin war 1912 jeder dritte in der Schweiz zirkulierende Wagen eidgenössischen Ursprungs, und zwischen 1906 und 1920 wurden nicht weniger als 12 000 schweizerische Autos im Wert von über 225 Mill. Schweizer Franken ins Ausland exportiert.

Aber das ist lange vorbei. Schon längst kaufen die Schweizer ihre Autos aus dem Ausland, sofern sie sie nicht – wie General Motors in Biel – aus importierten Teilen montieren. Und als neutraler Automarkt ist die kleine Schweiz so etwas wie ein Vorgeschmack des Gemeinsamen Europäischen Marktes geworden, wie er in 12–15 Jahren Realität sein wird. Auf ihm gibt es keine Sonderzölle oder durch nationale Gefühle bedingten Vorurteile beim Autokauf. Es erscheint unter diesen Umständen recht interessant, sich einmal zu vergegenwärtigen, welchen Fabrikaten die Schweizer Käufer unter den insgesamt 52 600 eingeführten Personenwagen im Vorjahr den Vorzug gegeben haben. Es wurden in der Schweiz verkauft

12 317	VW	3 424	Renault
9 245	Opel	3 146	Peugeot
5 012	Fiat	2 988	Ford


1948: Seine Majestät, der Verkäufer


1958: Seine Majestät, der Käufer

wobei noch zu bemerken ist, daß die Opel-Wagen als General Motors-Produkte in der Schweiz selbst montiert werden. Wie sicher der Spitzenreiter auch weiterhin seiner Führungsposition zu sein scheint, geht aus der Tatsache hervor, daß das Volkswagenwerk in diesem Jahr auf eine Demonstration seiner Wagen in Genf verzichtete. Und Porsche schloß sich stillschweigend an. Man kann allerdings die Ausstellungspolitik unserer Auto-Industrie nicht immer ohne weiteres verstehen. So unterschlug NSU, deren Prinz gerade zur Eröffnung des Salons in die Serienfertigung ging, den Schweizern diesen lang erwarteten Kleinwagen, weil noch nicht lieferbar, während DKW den Prototyp vom 600 zeigte, für den noch nicht einmal die Fabrikationseinrichtungen erstellt worden sind.

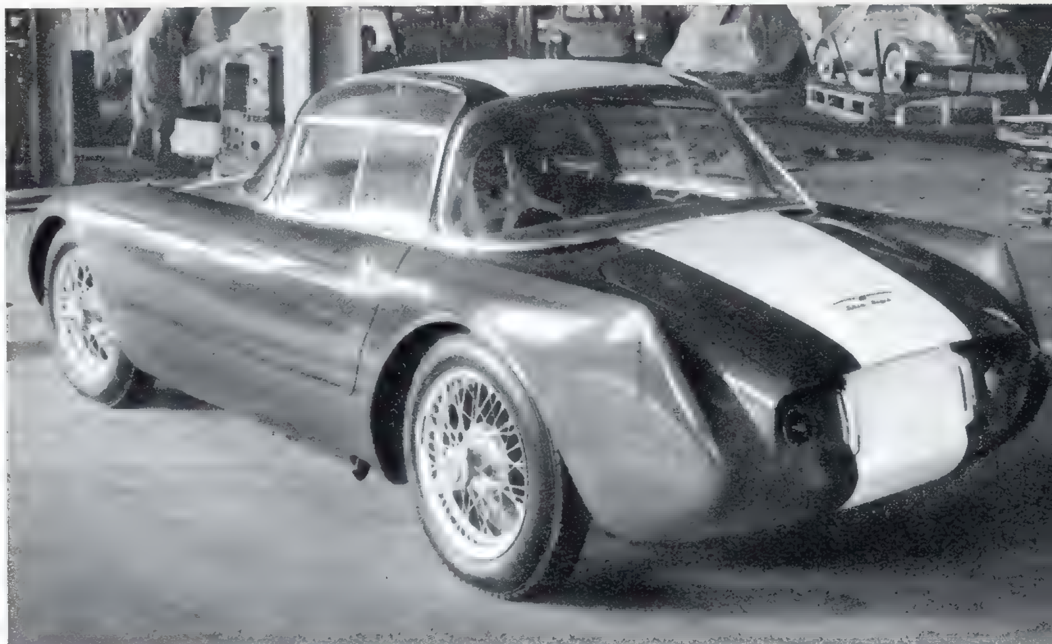
Die durch das Fehlen jeglicher Neuigkeiten geradezu eklatante Monotonie des diesjährigen Genfer Salons erhielt aufhellende Momente lediglich durch die Gesichter der Auto-Leute aus ganz Europa, die man traf, durch die Meinungen, die man austauschte, durch die Gerüchte, die man hörte.

Unsere Freunde von Fiat, nach Neuigkeiten befragt, zuckten bedeutsam und schon ein wenig aufgeregter als sonst die Achseln und verwiesen im übrigen auf die vernünftigerweise nun vorn angeschlagenen Türen des ebenso hübschen wie leistungsfähigen neuen 1200; vor dem Alfa Romeo 2000 standen sozusagen ersatzweise jene, die auf dem großen Stand gleich rechts am Eingang Neues erwartet hatten; Herr Petersen von Volvo bot uns eine Probefahrt in seiner persönlichen, nun 90 PS leistenden Amazon an, sagte das bald erscheinende Vierganggetriebe zu und enthielt sich eines Kommentars, als er nach einem V 8-Modell gefragt wurde. Aber ein wunderschöner Volvo V 8-Motor in der Lastwagenhalle deutet auf neue Möglichkeiten der Amazon hin. Der Schweizer Plymouth-Vertreter scheute sich nicht, schwarz auf weiß in großen Buchstaben für den Fury folgende Geschwindigkeiten in den Gängen anzugeben: I. 110, II. 180 und III. 240 km/st. Paul Frère hatte ihn für uns (siehe Test in Heft 23/57) mit 184 km/st gestoppt, aber vielleicht hatte er sich gescheut, die letzten Möglichkeiten herauszuholen wie anscheinend ähnlich auch der Unterzeichnete mit einem kürzlich gemessenen deutschen Tourensportwagen – wenn man dem Fabrikgemurmel Glauben schenken soll. Wirklich unglaublich schnell ist dagegen das Facel-Vega-Sportcoupé mit dem mehr als 300 HP starken Chrysler-Motor. Harry Mundy, technischer Redakteur von THE AUTOCAR und Konstrukteur des so erfolgreichen Coventry Climax-Motors, hatte ihn gerade in Frankreich mit 135 mph (216 km/st) gestoppt. Wir trafen ihn am Lotus-Stand, wo er mit Blazer und listigen Faltenäuglein auf das Innenleben des Mark XI-Sportwagens blickte: seinen 1100 ccm Coventry Climax mit einer obenliegenden Welle, der bei 6900 U/min 84 PS abgibt.

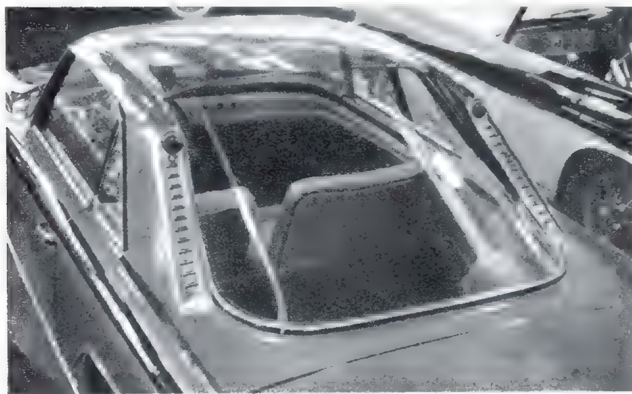
Carlo Abarth, der mit den Rekorden und Sporterfolgen der von ihm modifizierten Fiat 600 und neuerdings auch 500 dem italienischen Automobil-Konzern unschätzbare Dienste geleistet hat, erzählte uns von einer eben abgeschlossenen Vereinbarung, derzufolge er für Alfa Romeo zunächst einmal 100 Exemplare eines ganz leichten, von ihm auf 1000 ccm reduzierten Giulietta-Gran Turismo



Jaguar XK 150 mit Zagato-Karosserie: nicht eindrucksvoller als im Original



Ganz leichtes Lotus 1220 ccm-Sportcoupé von Ghia-Aigle nach einem Entwurf von Michelotti

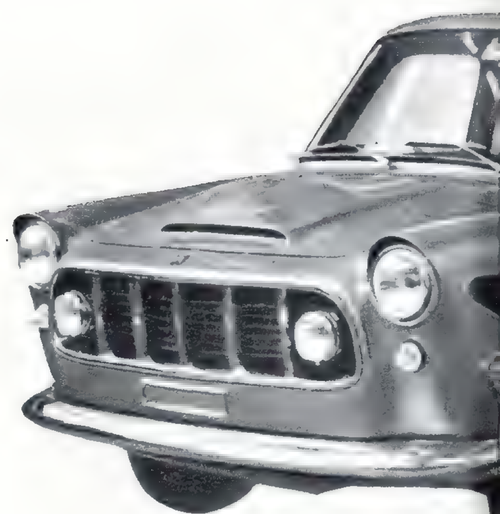


Glasschiebedach eines Vignale-Coupés auf einem von Nardi präparierten Lancia Gran Turismo



Triumph TR3-Roadster von Vignale mit Nacken-Zugschutz aus Plexiglas

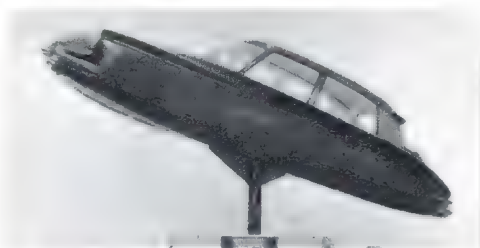




Fiat 1200 TV „Desirée" von Vignale – guter Wagen im hübschen Kleid

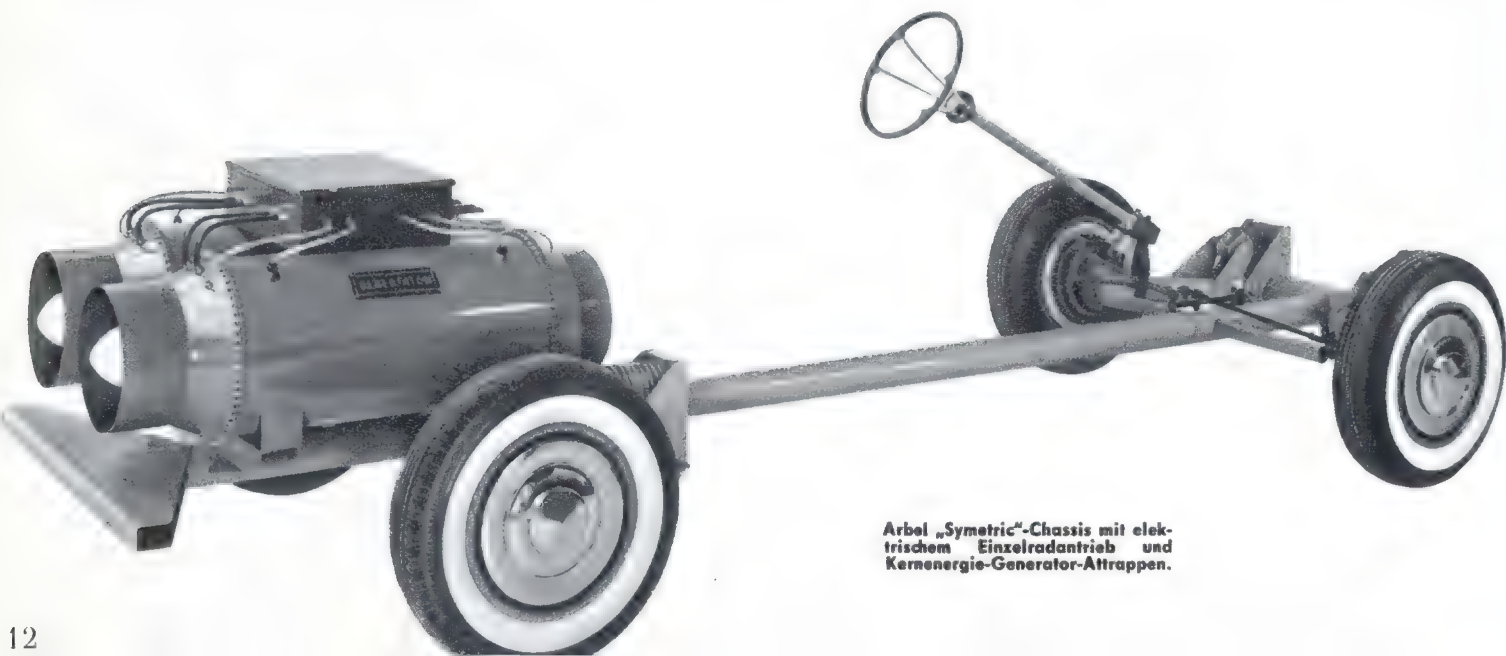
mit Gitterrohrrahmen bauen werde. Die ersten Exemplare werden wir im Herbst in Monza sehen. Ähnlich wie in Frankreich, wo Gordini die sportlichen Versionen der Dauphine für die Regie Renault modifiziert, scheinen auch die zwei großen italienischen Firmen froh zu sein, in Carlo Abarth einen geeigneten Mann gefunden zu haben, der mit ebensoviel Können wie Erfolg die technische Durchführung der Sportbeteiligung übernimmt. Auf dem Renault-Stand wurde stolz die siegreiche Monte Carlo-Dauphine und auf dem Fiat-Stand nicht weniger stolz der kleine Fiat-Abarth-500er-Rekordwagen gezeigt. Gerade die großen Firmen legen auf die mit sportlichen Erfolgen verbundene Werbewirkung größten Wert, aber das eherne Gesetz der Serienfertigung erlaubt ihnen meistens garnicht, sich selbst eingehend mit den technischen Voraussetzungen dazu zu befassen.

Für das sportliche Spazierenfahren ist der Roadster, der schon einmal vergessen schien, wieder groß en vogue. Nachdem Daimler-Benz den in Form, Charakter und Ausführung noch heute ungeschlagenen 300 SL zugunsten des SL-Roadsters aufgegeben hat, folgten Ferrari mit einem Farina-Roadster des 250 GT, Maserati mit einem sehr schönen Touring-Roadster vom 3500 GT und Alfa Romeo mit einem ebenfalls von Touring bildschön karossierten 2 Liter Super Sprint-Roadster. Begreiflicherweise sind alle diese Schönwetter-Autos im Hinblick auf die Käufer in Florida und Kalifornien aufgelegt worden, die natürlich auch den Löwenanteil der Abnehmer stellen.



Citroen zeigt stolz auf einem Piedestal den achslosen Körper einer DS 19, die auf der XI. Triennale für dekorative Kunst den 1. Preis für industrielle Ästhetik zuerteilt bekam, den „Goldenen Zirkel".

Die Sonderkarosserien waren in Genf der einzige und auch nicht eben grelle Lichtblick in der allgemeinen Monotonie. Farina mit seinem schon bekannten Florida II und einem klassisch ruhigen Cadillac liegt weiter unangefochten an der Spitze. Die Schweizer Firma Beutler zeigt ein „Colombe" genanntes Simca-Coupé, Vignale seinen Fiat TV „Desirée", ferner einen zunächst als Prototyp für die Serie gedachten, dann aber doch aufgegebenen Triumph-TR 3-Roadster mit einem Nakken-Zugschutz aus Plexiglas; der Wagen erscheint sehr ansprechend, aber wohl doch zu schwer und herstellungsmäßig zu teuer. Und schließlich bringt Vignale noch ein auffallend sportliches Coupé mit Glasschiebedach auf einem von Nardi präparierten Lancia Gran Turismo-Chassis. Die beiden letzten Karosserien wurden von Michelotti entworfen, ebenso wie ein sehr hübsches Fiat 1200-Coupé von Allemanno. Die Gran Turismo-Dauphine von Ghia-Aigle nach einem Frua-Entwurf besitzt nichts mehr vom Charme und der Zierlichkeit des Original-Typs, und eine vom Schweizer Graber modifizierte Dauphine weist praktisch keine anderen Veränderungen als vergrößerte Fenster auf. Dagegen ist die ebenfalls von Graber in kleiner Serie hergestellte sportliche Limousine auf dem Alvis Super-Fahrgestell durchaus als gelungen zu bezeichnen. Man sah an ihr übrigens, was Räder ausmachen: von zwei Graber-Alvis, die nebeneinander standen, war einer hübsch, der andere plump. Bei näherem Hinsehen stellte man fest, daß beide beinahe identisch waren bis auf den Umstand, daß der eine Drahtspeichenräder, der andere dagegen hell lackierte Scheiben-



Arbel „Symetric"-Chassis mit elektrischem Einzelradantrieb und Kernenergie-Generator-Attrappen.



Moretti 750 Panoramica – kleine Firma, hohe Qualität



Rambler American – die alten Preßformen wurden wieder hervorgeholt

räder und Weißwandreifen besaß. Aber reden wir nicht vom Geschmack.

Der viersitzige Thunderbird war allgemein eine Enttäuschung. Aus einem bildschönen persönlichen Auto wurde ein konventionelles, das sich von seinen Jahrgangsbrüdern kaum unterscheidet.

Auch die lieben Kleinen waren beinahe komplett aufmarschiert, mit Ausnahme des schon vermißten NSU-Prinz und des holländischen DAF. Aber der BMW und die Bianchina, die Vespa und der Tiger, der Zündapp und der DKW, das Goggomobil und der britische Frisky (nicht zu glauben, aber wahr: mit hölzernen Stoßstangen), der Maico-Sport und auch die kleinen Brütsch-Modelle, die nun geschmackvollerweise V 1 (Volks-Einsitzer) und V 2 (Volks-Zweisitzer) bezeichnet werden. Und der englische Berkeley-Kleinsportwagen, der nun einen 500 ccm-Dreizylinder-Zweitaktmotor von 30 HP mit 3 Amal-Motorradvergasern erhalten hat, war ebenso da wie Fiat's und Abarth-Fiat's 500. Ein großes Angebot: was wird von ihm übrigbleiben, wenn der Wind der Konjunktur zu blasen nachläßt oder wenn die amerikanische Industrie, die in den beiden ersten Monaten des Jahres 40% weniger Wagen als im Vorjahr fabriziert hat, die europäische Autoeinfuhr als lästig empfindet und Import-Restriktionen durchsetzt? Was passiert mit den Kleinen, wenn die europäischen Großen dann ihre Preise drastisch herabsetzen, um ihre Marktposition zu halten? Denn die Großen haben noch viel Luft in den Preisen, die Kleinen aber nicht.



„Ich weiß nicht, was du an dem hast, Paulchen, ich finde ihn jedenfalls scheußlich!"

Es ist immer wieder merkwürdig, zu konstatieren, daß die Briten, mit dem Austin 7 seinerzeit die Väter des Großserien-Kleinwagens, trotz ihrem enormen Typenprogramm von 32 Fabrikaten mit rund 65 Modellen keinen einzigen Kleinwagen von wirklich europäischem Format aufzuweisen haben, wie ihn der VW, die Dauphine und der 4 CV sowie der Fiat 600 darstellen. Warum wohl? Ist es die Scheu, unkonventionelle technische Wege zu beschreiten? Noch heute sind Heckmotor und Vollschwingachser für britische Konstrukteure ein wenig suspekt ... Andererseits sind sie durchaus nicht so konservativ, wie man oft denkt: sechs verschiedene englische Typen besitzen serienmäßig oder auf Wunsch Scheibenbremsen, und nicht weniger als 13 Typen von 8 verschiedenen Fabrikaten werden mit dem hydraulischen Borg-Warner-Drehmomentwandler ausgestattet, gar nicht zu reden von den 27 verschiedenen Modellen, die mit Laycock-de-Normanville-Schnellgang zu haben sind. Im übrigen ist die englische Typen-Vielfalt gar nicht so erstaunlich, wenn man bedenkt, daß z. B. der 2,6 Liter-BMC-Sechszylindermotor in fünf und der 1,5 Liter-BMC-Vierzylindermotor sogar in sechs verschiedenen Typen eingebaut wird (Austin A 55, Morris Oxford, MG-A, MG-Magnette, Riley 1,5, Wolseley 1,5). Und noch eines ist auffallend: die englische Industrie produziert nicht einen einzigen 8 Zylinder-Typ! Für die kontinentalen Verhältnisse sind am interessantesten noch die englischen Sportwagen; wir werden deshalb in den nächsten Monaten den Triumph TR3, den MG-A und den Austin-Healey eingehend für unsere Leser erproben. Aber das gehört eigentlich schon gar nicht mehr zum Bericht vom Genfer Salon.

H. U. Wieselmann

Kühnheit, Satire oder Dummenfang?

Der Arbel-„Symetric"

Der Symetric 58, dessen fremdartiges Gesicht den Leser auf dem Bild rechts anschaut, ist – wie könnte es anders sein – eine französische Konstruktion, die mit dem herkömmlichen Automobil außer den vier Rädern und der Lenkung kaum noch etwas gemeinsam hat. Schon die Karosserie ist unorthodox insofern, als die Türen des tonnenförmigen Aufbaues von der Mitte aus als vertikale Schiebetüren nach oben und unten öffnen. Der Antrieb erfolgt über Radnabenmotoren, die, wenn kurzgeschlossen, gleichzeitig als Bremsen dienen. Noch ungewöhnlicher aber ist die Antriebsquelle. Einstweilen ist noch ein Simca-Motor installiert, der den Generator antreibt, und die ersten 100 Wagen der aufzulegenden Symetric-Serie für Pariser Taxenchauffeure sollen ebenfalls mit ihm ausgerüstet werden. Danach jedoch ist die Verwendung von sogenannten statischen Generatoren vorgesehen, die nach dem Prinzip von Thermoelementen elektrische Energie direkt aus Wärme erzeugen sollen. Diese Wärme ihrerseits kommt nicht von ungefähr, sondern wird zunächst durch Verbrennen von Schweröl in einer „Génèstafuel" genannten Einheit bewirkt, wobei die Energie ohne Zwischenschalten eines Generators in Elektrizität transponiert wird; aber auch das ist nur ein Zwischenstadium. Die endgültige Kraftquelle wird „Genéstatom" sein, bestehend aus zwei kleinen Öfchen (siehe Bild links), die mit Atommeiler-Abfällen oder mit so heiklen Elementen wie Strontium 89 bzw. Yttrium 91 gefüttert werden sollen. Da steckt man dann so ein ständig arbeitendes Zerfallprodukt hinein, das monatelang als Kraftstoff vorhält und Kraft erzeugt, ob sie benötigt wird oder nicht. Allerdings, bemerkt die Firma Arbel, kann dies Modell erst nach besonderer Genehmigung der französischen Regierung auf den Markt gebracht werden. Ein Kundendienstnetz auch im Ausland ist jedenfalls schon geplant ...





Mehr von gestohlenen Autos

(Siehe „Das gestohlene Auto", Heft 6/1958)

Die einzig sichere Diebstahlsicherung, so meinte der Monteur, als er mir ein Lenkradschloß in meinen wiedergefundenen Wagen baute, sei ein Schlagbolzen unter dem Fahrersitz; möglichst mit Widerhaken an der Spitze. Der Halbstarke müsse gleich so angenagelt werden, daß er nicht mehr wegkönne und anschließend reif für einen Gipsverband sei.

Ich bezweifle nicht, daß eine solche Sicherung wenigstens anfänglich einen außerordentlich guten Wirkungsgrad haben wird. Den würde sie auch behalten, denn die Panzerplatte im Hosenboden fahrlustiger Jünglinge wäre nicht nur unbequem, sondern würde auch der Fahrt im geklauten Auto den Reiz der absoluten Kostenlosigkeit nehmen. Der schöne Anfangserfolg wird aber gefährdet durch den ersten rechtmäßigen Wagenbesitzer, der nicht an seinen Schlagbolzen gedacht hat.

Wer wissen will, wie die Herrschaften aussehen, die unsere Wagen klauen, der sehe sich mal an den großstädtischen Bahnhöfen um. Es sind diese er-betonten Männlichkeiten, die noch nicht ganz trocken hinter den Ohren sind, mit den fettigen Haartollen. Aber es sind auch „höhere Schüler" dabei und Söhne aus besten Häusern wie auch von ehrenwerten Polizeibeamten. Das Gewußt-Wie stammt aus unseren Kundendienstwerkstätten, wo Lehrlinge zwangsläufig lernen müssen, wie.

Es hat zu allen Zeiten den Jugend-Gang (wie man das heute nennt) gegeben. Volles Mitglied einer solchen Clique kann man nur nach Bestehen einer besonderen Mut-Tat werden. Bei den Bahnhofsjünglingen ist das ein geklautes Auto.

Der Kriminelle hat immer eine Schraube locker im Denkkasten. Das zeigt sich auch an dem Zustand, mit dem die Bestohlenen ihren Wagen meist wiederkriegen. Meiner war, wie ich das letzte Mal erzählte, ziemlich heil. Die Flegel, es waren eindeutig mehrere, konnten ihr Mütchen an den Drucksachen und an der Bordapotheke, an den Handschuhen meiner Frau und am Blinkerschalter kühlen, aus dem sie den Lichthupenknopf 'rausmontiert und den sie losgewürgt hatten.

Ich habe die Drucksachen gesegnet, wenn sie auch neu gedruckt werden mußten. Andere Autobesitzer bekamen ihren Wagen mit zerschnittenen Polstern wieder. Oder die Flegel hatten mit den Füßen in das Armaturenbrett getreten, das immer dann ein beliebtes Ziel für die Rache dieser halbstarken Männlichkeit mit dumm-leeren Gesichtern ist, wenn ein Radio eingebaut ist. – Rache? Wofür?

Ja, da muß man schon primitiv denken können. Rache dafür, daß das Auto einem anderen gehört. Rache, weil das Benzin alle ist. Rache, weil keine tausend Mark im Handschuhkasten liegen. Nach Ansicht dieser Wildwestfilmkonsumenten ist der Besitz eines Autos ja nicht eine Folge von besonderem Fleiß und besonderem Können, sondern das Geschenk eines unverdient gutmütigen Schicksals. Reich kann man nur im Lotto werden und schlau nicht etwa durch Arbeit und mühsames Studium, sondern nur durch Begabung und Reichtum. Der Kinoheld fällt ja auch allemal gleich nach der Titelei fertig ausgewachsen aus dem Himmel.

Gefahren wird brutal. Weil die Knaben mit der lockeren Schraube keine Werte schaffen können, haben sie auch keinen Begriff für Werte. Die Werte fallen ja vom Himmel oder aus dem Lotto. Oder als Sozialgesetz aus dem Bundestag, das man in diesen Kreisen mit dem üblichen Lotteriedenken als einen Sozial*anspruch* übersetzt, für den man nichts zu tun braucht, sondern der einfach dazusein hat, der einem bisher nur vorenthalten wurde. Wie das Benzin im Tank des geklauten Autos.

Auf einem Felde bei Mettmann, Bezirk Düsseldorf, sah ein Streifenwagen der Polizei ein Auto auf dem Dach im Felde liegen. Nicht weit davon stand ein Bauernhaus. Die Polizisten gingen ihren Fahndungszettel für geklaute Wagen durch und fanden unter den fast hundert Nummern auch die des überschlagenen Wagens. Im Bauernhaus fragten sie einmal nach, ob man was gesehen habe. Aber der Bauernsohn hatte das Auto überhaupt noch nicht gesehen! Obwohl es keine hundert Meter vor dem Wohnstubenfenster gut sichtbar lag. Der Bauernsohn gab pampige Antworten, und die Polizei wurde neugierig. Der Lümmel verhedderte sich in Widersprüche. *Er* hatte den Wagen geklaut und auch aufs Dach gelegt.

Ich sagte schon, daß Intelligenz unter den Autodieben nicht sehr wahrscheinlich ist. Es gehört keine Intelligenz dazu, einen Wagen zu klauen. Die sporadische Intelligenz in dieser Branche betreibt die Autoklauerei beruflich. Die Leihklauerei hat jedoch die 99prozentige Mehrheit.

Hätte es mit eingetretenen Bordradios und zerschnittenen Polstern noch sein Bewenden, so könnten die Autobesitzer glücklich sein. Was man so Glück nennt. Wehe, wenn so rabiate Rüpel an einem Abhang zum Stehen kommen, wenn der letzte Tropfen Benzin durch die Hauptdüse gestäubt ist. Sie machen dann ganze Arbeit, schubsen den Wagen den Abhang hinunter. Aus Wut, daß sie zu Fuß laufen müssen, bis sie den nächsten Wagen finden, der sich leicht knacken läßt und mit dem sie nach Hause fahren können.

Die besten Chancen, seinen Wagen bald wiederzufinden, hat man, wenn man nur



Alle neun im Lincoln

Nicht jeder kann zusätzlich zu einer neunköpfigen Familie noch einen großmächtigen Lincoln unterhalten. Der Holländer, dem dieses Auto gehört, kann es, aber Detroits Erzeugnis ist trotz seiner amerikanischen Dimension für ihn zu klein. Was tun? Nur immer die halbe Familie mitnehmen? Mitnichten, da bekommt der Lincoln eben noch ein Stockwerk mehr! Der Kommandoturm, im Styling den übrigen Teilen allerdings etwas unterlegen, ist oben auf dem Dach festgezurrt. Er wird vom Wageninnern aus durch eine Luke über eine Strickleiter bestiegen und birgt die drei Kinder, die unten überzählig sind. Damit ist das Problem gelöst. Vorläufig!

Foto: Koch

wenig Benzin tankt für seine Stadtfahrten. Ein abgeschlossener Tank verbessert diese Chancen noch. Dann darf man allerdings keinen Tankschlüssel in den Handschuhkasten legen. Und das kann für einen selbst peinlich werden, wie ich jetzt erfahren mußte, weil die Diebe mein Exemplar aus dem Handschuhkasten mitgehen hießen und mein Hosentaschenexemplar in der falschen Hosentasche steckte.

Keine Regel ohne Ausnahme und keine Usance ohne Exzeption! – Einem Düsseldorfer Geschäftsmann auf der Königsallee wurde sein Opel Kapitän gestohlen, als er gerade von einer Ferienreise zurückgekommen war und nur mal nachschaute, ob sein Kassierer noch nicht durchgebrannt sei. Als er wieder 'rauskam, war sein Auto weg mitsamt einem Reisekassenrest von etwas mehr als 1000 Mark, allen Wagenpapieren und aller wertvollen Garderobe.

Sein Auto blieb monatelang unauffindbar, bis er eines Morgens mit seinem neuen Auto neben einem Kapitän auf der „Kö" parkte, der ihm irgendwie bekannt vorkam. Wäre der Wagen nicht so spiegelblank, so gepflegt gewesen, es hätte glatt sein alter Kapitän sein können. Und dem war dann wirklich so!

Alle Koffer und Klamotten lagen hinten im Koffer sauber und staubdicht in Ölpapier verpackt nebst dem Reisekassenrest, an dem nicht ein Pfennig fehlte. Die Papiere und das Carnet lagen ordentlich im Handschuhkasten. Der Inhalt hatte sich um ein ganzes Bündel Quittungen über Pflegearbeiten und Inspektionsrechnungen vermehrt. Keine Inspektion war ausgelassen worden, kein Ölwechsel versäumt, selbst die Unterwagenpflege war gewissenhaft durchgeführt worden. Alle paar Tage war der Wagen gewaschen worden und dreimal hatte ihn der vorbildliche Dieb polieren lassen. Eine Stange Geld hatte er für seinen „Leihwagen" ausgegeben. Im Ausland war er nicht, aber in München, Hamburg, Hannover und wer weiß wo sonst noch. Seine Fahrtroute ließ sich nach Datum und Ausstellungsort der Quittungen genau verfolgen.

Nur zwei Dinge hatten sich verändert. Der Kilometerstand war um 15 000 km geklettert, und der Wagen war besser gepflegt als jemals zuvor. Und das ist kein Märchen.

Zum Abschluß noch ein Märchen, das keins ist. Die Beamten des für mich zuständigen Polizeireviers haben mit einem Autofahrer ihre ganz besonderen Sorgen. Seit zwei Jahren predigen sie diesem Mann, er solle wenigstens den Zündschlüssel abziehen und den Wagen abschließen, wenn er die Karre nachts vor immer dem gleichen Glas-Bier-Geschäft in einer stillen Gegend abstelle und da die ganze Nacht stehenlasse.

„Wenn ech blau benn, dann packe ech mengen Waren net meh aan!" antwortete der Mann. Unzählige Male hat die Polizei diesem Gemütsmenschen das Auto morgens vor die Haustüre nachgefahren, nachdem sie ebenso unzählige Nächte auf der Lauer lag, um mal ein paar Autodiebe persönlich kennenzulernen.

„Aber meinen Sie, der Wagen wird geklaut?" fragt mich der Reviermeister. „Wir hätten den Wagenbesitzer längst angezeigt, wenn wir nicht noch immer hofften, daß sein Wagen mal geklaut wird, wenn wir dabei sind. Wir warten nun schon über zwei Jahre! Aber der Wagen ist ein Mercedes 220." Die Polizei muß es ja wissen! In diesem Falle ganz besonders, denn jeder läuft zur Polizei, dem man das Auto geklaut hat. *Strepp*

Des Gesetzes und der Katzen Augen

Mit dem kühnen Schwung aller Modeschöpfer, die ihren Verstand durch Einbildungskraft ersetzen, haben die Verkehrsexperten der Bundesrepublik den unscheinbaren Schupo an der Ecke in das dekorative Gewand eines Verkehrsrichters en miniature gehüllt. Das geschah unter der Modell-Anpreisung der gehobenen Verkehrssicherheit. Uns aber scheint es eine Kreation, die dem Geschmack des Publikums arg zuwiderläuft. Denn obgleich mitunter stimmen mag, daß Kleider Leute machen, so bleibt im vorliegenden Falle doch die Frage offen, ob mit den Befugnissen auch die Befähigungen wachsen. In Zukunft nämlich sind die Verkehrsübertretungen feinfühlig differenziert, und der jeweilige Polizist – nicht etwa ein Richter – darf entscheiden, mit welcher finanziellen Buße sie zu ahnden sind: mit zwei, mit drei oder mit fünf D-Mark.

Weil nun das mangelnde Vertrauen zum rechten Unterscheidungsvermögen der Polizeibeamten nicht nur beim Verkehrsteilnehmer, sondern – zwischenzeitlich – auch in den obersten Verwaltungsspitzen Raum gegriffen hat, erarbeitete das Innenministerium von Baden-Württemberg einen Leitfaden, der die häufigsten Verkehrsübertretungen konkret benennt und nach dem Grad ihrer Schwere ordnet. Die übrigen Bundesländer haben diesen Sünden-Katalog überprüft und die hierauf zugeschnittene „Gebühren"-Staffelung gebilligt. Ein Blick auf diese Liste läßt jedoch sofort erkennen, daß sie der Urteilsfindung des Polizisten keine verläßliche Stütze bietet, sondern weit eher dazu geeignet ist, den Unverstand der hohen Obrigkeit auf ihre untergeordneten Organe zu übertragen.

Wir wollen das kurz beweisen. Gruppe I der Liste umfaßt u. a. folgende Verkehrsübertretungen: Nichtbenutzen von Radwegen – Gehen auf der Fahrbahn bei vorhandenen Gehwegen – Rechtsgehen außerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen ohne Gehweg – Verschmutzte Rück- oder Tretstrahler an Fahrrädern und Fuhrwerken usw. Das alles kostet – so dabei erwischt – zwei D-Mark, da es sich hierbei lediglich um „Übertretungen handelt, die keine unmittelbaren Folgen haben". Etwas mehr hingegen, nämlich drei D-Mark, hat in der Gruppe II zu zahlen, wer beispielsweise seine Fahrzeugpapiere oder den Führerschein auf dem Schreibtisch liegenließ, oder wer die Haube seines Wagens öffnet, ohne darunter ein vorschriftsmäßiges Typenschild des Herstellers präsentieren zu können. Diese Verfehlungen sind – laut ministeriellem Beschluß – geeignet, „die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs nicht unerheblich zu beeinträchtigen".

Diese wertende Abstufung der Verkehrswidrigkeiten ist – gelinde gesagt – ein grober und höchst bedenklicher Unfug. Denn nur wenige Dinge können – vor allem in der Nacht – der Straßensicherheit so abträglich sein, wie die unter I bagatellisierten Fahrlässigkeiten der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer. Bei nächtlichen Begegnungen auf der Landstraße hat das Nichtwissen um alles, was da am rechten Fahrbahnrand möglicherweise kreucht und fleucht – man denkt stets an Radfahrer ohne Rücklicht und Katzenauge, Fußgänger in dunklen Tarnanzügen oder ähnliches –, Fahrpraktiken heraufbeschworen, die an bewegtes Luftkampf-Training erinnern, im Straßenverkehr aber völlig fehl am Platze sind. Zahlreiche Kraftfahrer haben sich angewöhnt, mit zusammengekniffenen Augen die Scheinwerfer des Entgegenkommenden anzusteuern, nach rechts einen möglichst weiten „Sicherheitsabstand" zu halten, um dann erst im letzten Augenblick ins ungewisse Dunkel der eigenen Fahrbahnhälfte zurückzutauchen.

Wer nun trotzdem vergessene Fahrzeugpapiere für gefährlicher und daher strafwürdiger hält als das undisziplinierte Einherschlendern oder -radeln der unverbesserlichen „Dunkelmänner unserer Zeit", der beweist, daß er kein Stammgast unbeleuchteter Landstraßen ist. Vor dieser Eigenschaft mag die Bürokratie durch die Annehmlichkeit einer wohlgesetzten Dienstzeit bewahrt worden sein, aber das sollte sie nicht hindern, über die Gefahrenquellen der nächtlichen Straßenbenutzung intensiver nachzudenken, als dies bisher geschehen ist.

Wohl nicht ganz unbegründet ist der Argwohn, der unter den Autofahrern angesichts der amtsseitig erarbeiteten Sünden-Staffel um sich greift: daß man die einfachsten verkehrstechnischen Zusammenhänge in den Ministerien gar nicht begreifen könne oder daß man – was viel schlimmer wäre – dieses Trauerspiel um des Gesetzes und der Katzen Augen mit der bewußten Absicht inszenierte, dem Kraftfahrer erneut die Rolle des Bösewichtes par excellence zu übertragen. Dessen dramatisch überspitzte Verfolgung pflegt nämlich seit altersher auch dem einfallslosesten Schmierenstück die begehrten Höhepunkte gelegentlicher Applausspenden zu bescheren . . . *Herbert Matthes*

Schlauchloses

Der schlauchlose Reifen hat sich auf Anhieb viele Freunde erworben, wenigstens im Personenwagenbau. Wo er nicht zur Serienausstattung gehört, wird er auf Wunsch gegen Mehrpreis geliefert, rühmt man ihm doch besondere Pannensicherheit nach. Tatsächlich führen eingedrungene Nägel zu keinem Druckverlust, weshalb es dringend empfehlenswert ist, schlauchlose Reifen in regelmäßigen Abständen auf solche Fremdkörper hin zu untersuchen. Geschieht das nicht – nun, lassen wir den Brief eines gelegentlichen Mitarbeiters sprechen:

Ich fahre seit eineinhalb Jahren schlauchlos, und zwar jeden Tag und bei jedem Wetter, und habe noch niemals eine Reifenpanne gehabt (3mal Holz)! Aber neulich habe ich etwas gesehen, was mir leicht die Haare zu Berge stehen ließ und mir wert schien, allen Kraftfahrern zur Kenntnis gebracht zu werden:

Ein mir bekannter Arzt führte mich kürzlich in seinen Keller und zeigte mir dort einen schlauchlosen Reifen, der äußerlich tadellos aussah und noch ein fast neues Profil hatte. Bei näherer Untersuchung entdeckte ich aber in seinem Innern einen etwa 5 cm langen Nagel, der genau in den Hohlraum hineinragte, von außen aber nicht zu sehen war, weil sich sein Kopf nahezu unsichtbar in einer tiefen Profilrille versteckt hatte. Der Nagel dichtete die Einstichstelle so gut ab, daß keine Luft entweichen konnte; aber seine Spitze schabte bei jeder Radumdrehung an der Außenwand des Reifens und zerstörte so langsam, aber sicher das ganze Seitengewebe, so daß schließlich nur noch eine dünne Gummischicht übrigblieb.

Nun kam ein Zufall oder auch St. Christophorus meinem Bekannten zu Hilfe und verhütete ein schweres Unglück. Bei einer kurzen Rast auf der Autobahn ging der Arzt von vorn auf seinen Wagen zu und entdeckte an der Innenseite des einen Vorderreifens eine Beule, konnte aber deren Ursache nicht feststellen. Er wechselte den Reifen, und in der Werkstatt stellte sich später die ganze Bescherung heraus. Mein Bekannter ist ein schneller Fahrer, teils von Berufs wegen, teils aus seiner sportlichen Einstellung heraus. Sein Wagen ist einer von den Schnellen der Mittelklasse und läuft immerhin 130 km/st. Was passiert wäre, wenn bei diesem Tempo ein Vorderreifen geplatzt wäre, kann sich jeder Kraftfahrer leicht selbst vorstellen.

Im allgemeinen kann man ja die schlauchlosen Reifen als durchaus platzsicher bezeichnen. Der geschilderte Fall beweist aber, daß es unter ganz besonders ungünstigen Umständen doch zu einem plötzlichen Platzen des Reifens kommen kann und daß man gut daran tut, auch dem Schlauchlosen nicht blindlings zu vertrauen. Zumindest sollte man seine schlauchlosen Reifen von Zeit zu Zeit durch einen Fachmann gründlich untersuchen lassen. *Karl Lidl*

Dieser Ansicht kann man sich nur anschließen, auch wenn der geschilderte Fall nicht eben alltäglich sein dürfte.

In der Zwischenzeit sind uns zwei andere Fälle zu Ohren gekommen, die nicht minder interessant sind, weil sie die schmale Grenze zwischen normaler und schlauchloser Decke aufzeigen. Da fährt ein Stuttgarter Autoindustrieller einen großen Amerikaner und stellt nach 20 000 Kilometern Laufstrecke per Zufall fest, daß er ganz normale Decken ohne Schlauch montiert bekam. Kein anomaler Druckverlust und auch sonst keine Anzeichen dafür, daß etwas verkehrt war! Im zweiten Fall erhielt ein Wagen mit serienmäßig schlauchloser Bereifung ein paar M & S-Decken montiert. Nach zwei Tagen stellte sich Druckverlust ein, d. h. der Wagen stand mit zwei „Platten" in der Garage. Die Schuld wurde zunächst auf undichte Ventile geschoben. Die Reifen hielten nach Auswechseln der Ventile an der Tankstelle 12 Stunden lang 2 atü Druck, wurden wieder montiert und waren nach zwei weiteren Tagen wiederum platt. Bis man daraufkam, daß zwei völlig normale, mitgelieferte M & S-Decken ohne Schlauch montiert worden waren! Auch das gibt es also. Druckverlust konnte erst nach Belastung der Reifen auftreten, zunächst so langsam, daß er beim Fahren nicht bemerkbar war. Die Nacht in der Garage gab dann den Rest, denn die dichtende Reifenwulst löste sich infolge des Wagengewichts bald völlig vom Felgenhorn. Von der Werkstattseite her mag man solche Dinge für unverzeihlich halten, aber sie passieren eben in der Hitze des Gefechts, weil die Decken für Normal- und Schlauchlosbereifung sich meist nur bei scharfem Hinsehen unterscheiden.

Bei schnellen Wagen ist der schlauchlose Reifen sowieso noch unbeliebt, nicht zuletzt deshalb, weil sich die Decke durch die Fliehkräfte so verformt, daß sich die Wulst von der Felge lösen kann, und weil die seitliche Beanspruchung bei scharfer Kurvenfahrt genau das gleiche bewirkt. Wer also der Ansicht ist, daß der schlauchlose Reifen *stets* eine Art Lebensversicherung sei, täuscht sich, wenn auch zugegeben sei, daß die Zahl der normalen – immerhin äußerst selten gewordenen – Reifenpannen durch ihn weiter vermindert wird. Immer unter der Voraussetzung freilich, daß man auch ihm gebührende Aufmerksamkeit bei der Inspektion widmet.

Wenn dank Conti-Patenten auch in Deutschland beheimatet, kam der „Schlauchlose" aus den USA zu uns. Aber offenbar gab's auch da gelegentlich Pannen mit ihm, sonst hätte Goodyear keinen Grund dazu, mit dem neuen „Captive-Air" – etwas noch Pannensicheres zu schaffen. Dieser Reifen hat sozusagen wieder einen Schlauch bekommen, der aber nur einen Teil des tragenden Luftvolumens enthält – „Schlauch" wie Schlauchlosdecke teilen sich in diese Aufgabe, wobei jeder für sich aufgeblasen wird (der „Schlauch" über das normale Reifenventil, die Decke über ein Nadelventil). Verliert die Decke infolge irgendeiner Verletzung Luft, so trägt noch immer der „built-in spare", und 100 Meilen sicherer Fahrt bis zur nächsten, sympathisch genug aussehenden Werkstatt sind garantiert. Die Goodyear-Leute haben mit vier solcher „platten" Reifen schon Gewalttests durchgeführt, nämlich 204 Meilen durch Wüste (Yuma – Phoenix), 231 Meilen Autobahn (Boston – New York), 311 Meilen über Brücken (Miami – Tampa) und 320 Meilen über Gebirgsstraßen (Spokana–Seattle), ohne daß das der „Schlauch" übelgenommen hätte. Wie die Fahreigenschaften dabei aussahen – immerhin wächst der Rollwiderstand nicht unbeträchtlich an, die Seitenführung muß leiden, und nur die Lenkhilfe kann den entstandenen Lenkungswiderstand verschleiern –, ist zwar nicht gesagt, aber auch nicht entscheidend, wenn man sicher sein darf, bei Reifenpanne nicht gleich auf den Felgen daherzukommen, die Gewalt nicht über das Fahrzeug zu verlieren und die Werkstatt ohne Reifenwechsel, schmutzige Hände und völlig demolierte Reifendecke zu erreichen. *bk.*

Solche Behandlung, wie hier auf dem linken Vorderrad, haben schlauchlose Reifen nicht gern. Schließlich muß man ihnen ja, wenn die Wulst am Felgenrand abdichten soll, dafür wenigstens etwas Dichtungsfläche belassen. Wenn man darum Rallyes oder Ähnliches fahren will, ist man mit Schlauchreifen besser beraten.



Unser Test:

AWE WARTBURG



Wagen aus dem östlichen Teil Europas werden im Westen meist mit einigem Mißtrauen betrachtet. In Westdeutschland sieht man sie kaum, aber in Belgien, wo Moskvitch, Skoda, AWE und AWZ vertreten sind, wurden 1957 rund 1357 Personenwagen aus dem Osten in Betrieb genommen, das sind ungefähr 1,5% der gesamten Personenwagen-Neuzulassungen des Jahres. Darunter waren 440 AWE Wartburg, deren Verkaufserfolg zwar erheblich geringer war als der des technisch vergleichbaren DKW 3 = 6, von dem 1900 Stück verkauft wurden, jedoch nicht unbedeutend ist.

Seiner Abstammung nach ist der AWE Wartburg ein enger Verwandter des DKW 3 = 6. Er ist nämlich ein direkter Abkömmling des IFA F 9, der sowohl in seinen Abmessungen als auch technisch und seiner äußeren Form nach dem schmalspurigen DKW F 91 fast vollkommen glich. Beide Wagen waren aus dem gleichen im Jahre 1940 in Zschopau fertiggestellten Prototyp entstanden. Vor etwa zwei Jahren ging die Entwicklung beider Wagen auseinander, als der DKW verbreitert wurde, während der IFA, dessen Fabrikation inzwischen von Zwickau nach Eisenach verlegt worden war, in AWE (Automobilwerk Eisenach) umgetauft wurde und auf einem um 10 cm verlängerten Fahrgestell eine gänzlich neue Karosserie erhielt. Inzwischen wurde auch das bisherige Klauengetriebe durch ein in den drei oberen Gängen synchronisiertes Vierganggetriebe ersetzt. Die vom DKW her bekannte Schwebeachse und der Dreizylinderzweitaktmotor sind auch im Wartburg zu finden. Allerdings wird hier für die 900 ccm-Maschine, bei etwas größerem Hub/Bohrung-Verhältnis, eine etwas geringere Leistung von 37 Brems-PS angegeben.

In Mitteldeutschland, wo auf dem Automarkt keine rege Konkurrenz herrscht, wird offenbar weniger Wert auf hohe Leistungen gelegt als im übrigen Europa, und so erklärt es sich, daß sich die Konstrukteure sichtlich mehr darum bemüht haben, ihren Wagen bequem und robust zu gestalten, als das Gewicht in Schranken zu halten: vier Türen, tiefe und bequeme Sitze – vorn sogar Liegesitze –, starkes Blech sind an sich natürlich vorteilhaft, aber tausend Kilo Leergewicht sind für eine 900 ccm-Maschine doch sehr viel! In Anbetracht dessen sind die Fahrleistungen erstaunlich gut. Um sie zu erreichen, muß allerdings der Fahrer mit dem Schalthebel fleißiger umgehen, als heute auch bei kleineren Wagen üblich, und dies um so mehr, als der Motor bei geringer Drehzahl nur ein außerordentlich schwaches Drehmoment abgibt. Höhere Fahrdurchschnitte können nur erreicht werden, wenn der Motor auf Touren gehalten wird. Leider arbeitet er aber dann recht laut, und wenn noch die Heizungsklappe geöffnet wird, die eine direkte Verbindung zwischen Motor und Wageninnerem herstellt, nähert sich das Geräusch der Grenze des Erträglichen. Über 100 km/st kann beispielsweise vom Radiohören keine Rede mehr sein.

Die vom Hersteller angegebenen Maximalgeschwindigkeiten in den drei unteren Gängen (25, 40 und 70 km/st) können mit Vorteil für die Fahrleistungen und ohne daß der Motor darunter zu leiden scheint, ganz erheblich überschritten werden. Trotz der theoretisch unmöglichen Auswuchtung des Dreizylindermotors sind auch unter diesen Umständen im Wageninnern Vibrationen kaum zu spüren, doch steigt bei ständigem Einhalten hoher Drehzahlen der Verbrauch des ohnehin schon nicht sparsamen Zweitakters erheblich.

Die uns zur Verfügung gestellte Limousine war noch mit dem alten Klauengetriebe ausgerüstet, das beim Zurückschalten, mit oder ohne Freilauf, genaues Zwischengas erforderte, während beim Schalten in den jeweiligen nächst höheren Gang eine ganz unerträglich lange Schaltpause eingelegt werden mußte, sobald man über den niedrigeren Drehzahlbereich hinauskam. Für die Ermittlung der Fahrleistungen wurde der Schalthebel ohne Rücksicht auf das Krachen einfach mit Gewalt von einen Gang in den anderen gebracht. Zum Erproben des neuen Getriebes, in dem die drei höheren Gänge synchronisiert sind, wurde uns ein noch nicht voll eingefahrenes Exemplar des neuen Sportmodells mit 2 Vergaser-50 PS-Motor für drei Tage zur Verfügung gestellt. Obwohl die Synchronisiervorrichtung nicht allen Anforderungen genügt, werden durch das neue Getriebe die erwähnten Mängel weitgehend behoben. Allerdings kann bei höhererDrehzahl nicht ohne Zwischengas, bei gesperrtem Freilauf nicht laut-





los zurückgeschaltet werden, und auch beim Hinaufschalten muß eine kurze Schaltpause eingelegt werden, um einen ganz geräuschlosen Eingriff zu erzielen.

Der Einfluß des Freilaufs auf den Kraftstoffverbrauch ist im Laufe eines relativ kurzen Tests ziemlich schwer zu ermitteln, zumal er wohl sehr stark von der Fahrweise und davon, ob der Wagen vorwiegend in der Stadt oder auf schnellen Straßen gebraucht wird, abhängt. Die größte Ersparnis ist wahrscheinlich im Großstadtverkehr zu erreichen, wo meist, sobald der Wagen eine Geschwindigkeit von 50 bis 60 km/st erreicht hat, das Gaspedal losgelassen werden kann und der Wagen im Leerlauf bis zur nächsten Kreuzung weiterrollt. Unter diesen Umständen ist auch der leise Lauf des Wagens sehr angenehm, dafür tritt aber beim Wiedergasgeben das Motorgeräusch um so stärker in den Vordergrund. Im Gegensatz zu manchen anderen Zweitaktern ist der Freilauf nicht erforderlich, um bei geringen Geschwindigkeiten einen gleichmäßigen Lauf zu erreichen. Der Motor arbeitet nämlich auch bei niedriger Drehzahl und bei sehr geringer Last außerordentlich regelmäßig, wenn auch seine Leistung dann sehr gering ist. Bei schneller Fahrweise ist es unbedingt besser, den Freilauf auszuschalten, weil sonst der Wagen beim Durchtreten des Gaspedals nur dann reagiert, wenn der leer laufende Motor das Getriebe wieder aufgeholt hat. Deshalb wurde bei den Verbrauchsmessungen bei langsamerer Fahrweise vom Freilauf Gebrauch gemacht, während er bei schneller Fahrt ausgeschaltet wurde. So wurden die Grenzen, zwischen denen der Verbrauch unter den günstigsten und den ungünstigsten Bedingungen liegt, mit 10 bzw. 12,4 Liter/100 km ermittelt. – Im ersten Falle wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/st nicht überschritten und die Tourenzahl in den niedrigeren Gängen in Schranken gehalten. Zum erwähnten Kraftstoffverbrauch muß noch das Öl in vorgeschriebenen Mischungsverhältnissen 1:25 bis 1:30 hinzugerechnet werden. Erstaunlicherweise konnte bei Verwendung von normalem Benzin leichtes Klingeln festgestellt werden, obwohl das Verdichtungsverhältnis nur 6,6:1 beträgt. Möglicherweise waren die Verbrennungskammern nach 11 000 angezeigten Kilometern etwas verkohlt.

Besondere Mühe um eine leichtgehende Bedienbarkeit scheint man sich nicht gegeben zu haben. Die Kupplung arbeitet weich und rutscht auch beim brutalsten Start nicht, erfordert aber einen erheblichen Kraftaufwand. Auch das Bremspedal geht sehr schwer; beim Testwagen konnten die Räder auf trockenem Boden nur mit sehr viel Mühe blockiert werden, und dann auch nur das eine oder andere, so daß die Bremswirkung nicht recht befriedigen konnte. Auch ist der Pedalweg so kurz, daß die durch einige kurz aufeinanderfolgende Bremsungen hervorgerufene Wärmedehnung der Trommeln das durchgetretene Pedal auf dem Boden zum Anschlag brachte. Für unseren Geschmack ist auch die Rückholfeder des Bremspedals zu stark, wodurch nicht nur der zur Betätigung der Bremse erforderliche Kraftaufwand unnötig erhöht wird, sondern auch das beim Bremsen auf Schnee und Glatteis erforderliche Feingefühl verlorengeht. Dafür ist die waagerecht zwischen den Sitzen liegende Handbremse recht gut.

Auch die Lenkung erfordert für einen Wagen dieser Klasse mehr Kraft als üblich, besonders beim Manövrieren oder wenn der Wagen schnell um scharfe Kurven gebracht wird. Dafür ist sie aber wenig untersetzt und sehr genau, so daß auch auf kurvenreichen Straßen oder im Stadtverkehr keine großen Lenkradausschläge notwendig sind. Die Rückstellwirkung ist gut und wird durch den Vorderradantrieb nur sehr wenig beeinflußt. Nur beim Vollgasgeben im ersten oder zweiten Gang, wenn die Vorderräder stark eingeschlagen sind, ist eine merkliche Erhöhung der Rückstellwirkung festzustellen. Der Wendekreis mit 10 m ist für einen Frontantriebwagen befriedigend.

Dank der Schwebeachse ist die Kurvenneigung des Wartburg nur gering. Das bei vielen Frontantriebswagen zu verzeichnende starke Untersteuern ist nicht festzustellen. Im großen und ganzen verhält sich der Wagen ziemlich neutral, er untersteuert nur dann, wenn auf rutschiger Straße in den niedrigeren Gängen so viel Gas gegeben wird, daß die Vorderräder zum Durchdrehen gebracht werden, und er übersteuert in geringem Maße, wenn er ohne Gas in eine Kurve gebracht wird, stärker, wenn man in der Kurve bremst. In keinem Falle kann jedoch dieses Verhalten einen auch nur einigermaßen erfahrenen Fahrer in Verlegenheit bringen, zumal ja die präzise Lenkung sofortiges Korrigieren ermöglicht. Allerdings ist davon abzuraten, auf schlechten (insbesondere Steinpflaster-) Straßen den Wagen bei Teillast mit den für Volllast vorgeschriebenen Reifendrücken zu betreiben, da dann die Hinterachse sehr stark zum Holpern neigt und dadurch das Heck ganz plötzlich weggehen kann. Auf guter Straße werden die Fahreigenschaften durch niedrige Reifendrücke kaum beeinträchtigt, und unangenehmes Quietschen der Reifen tritt auch bei scharfer Kurvenfahrt kaum auf.

Im Hinblick auf die verhältnismäßig kurze Querblattfeder ist die Federwirkung vorn überraschend weich, hinten dagegen bedeutend härter. Dementsprechend ist auch der Fahrkomfort auf den vorderen Sitzen besser als hinten. Zum Teil wird aber hinten die ziemlich harte Federung durch die sehr gute Form der Sitze und deren weiche Polsterung wieder gutgemacht. Die Federwirkung ist recht gut gedämpft, Nickschwingungen treten auf schlechten oder welligen Straßen jedoch gelegentlich auf. Steinpflaster ruft kein unangenehmes Dröhnen der Karosserie hervor.

Bei einer Ellenbogenbreite von 1,24 m vorn und 1,26 m hinten bietet der Wartburg vier Personen bequem Platz, ist jedoch strikt als Viersitzer anzusehen. Der Fußraum ist vorn und hinten völlig ausreichend, und auch die Kopfhöhe ist reichlich bemessen. Wie schon erwähnt, sind die Sitze sehr gut – die in der Längsrichtung verstellbaren, getrennten Vordersitze ganz besonders. Ihre Rückenlehne ist bis in die Liegestellung in jeder Position fixierbar. Die vier Türen bieten be-

So sieht das Wartburg-Sportcoupé mit 50 PS Zweivergasermotor aus.



quemen Zugang zu allen vier Plätzen, sind aber so tief nach unten gezogen, daß es oft vorkommt, daß sie beim Öffnen gegen den Randstein stoßen. Das ist besonders unangenehm, weil nur die rechte Vordertür von außen aufgeschlossen werden kann. Uns gefielen auch die äußeren Türgriffe nicht, die mit Handschuhen nur ziemlich schwer gefaßt werden können. Erwähnenswert ist jedoch bei einem immerhin auf Exportmärkten ziemlich billigen Wagen, daß beide Vordertüren automatisch die Innenbeleuchtung einschalten.

Im großen und ganzen ist die Innenausstattung gepflegt. Armlehnen sind nur vorn angebracht, jedoch sitzt man hinten auch ohnedies sehr bequem. Aschenbecher sind insgesamt drei vorhanden, jedoch kein Zigarrenanzünder. Holzzierleisten sind am unteren Rand der Türfensterrahmen angebracht, die Vordertüren enthalten Taschen zum Ablegen von Straßenkarten und sonstigen Papieren. Die Instrumentierung beschränkt sich auf das Tachometer mit Gesamtzähler, die Benzinuhr, das Wasserthermometer und die üblichen Kontrollampen. Bei Nacht läßt ihre Beleuchtung zu wünschen übrig. Vor dem vorderen Mitfahrersitz ist ein Handschuhkasten mit nicht verriegelbarem Deckel eingebaut, neben dem im Testwagen ein Radioapparat im hierfür vorgesehenen Raum montiert war.

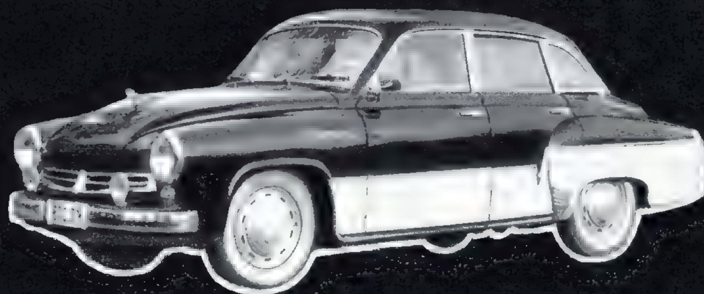
Die Sicht vom Fahrersitz aus ist gut, jedoch nicht voll befriedigend, da der rechte vordere Kotflügel nur dann ins Gesichtsfeld kommt, wenn sich der Fahrer etwas nach vorn neigt. Auch bleibt in der Mitte ein Teil der Windschutzscheibe von den Scheibenwischern unberührt. Alle vier Türfenster sind versenkbar, jedoch wird durch das Öffnen der vorderen Fenster auf Höhe der Vordersitze ein sehr starker Zug hervorgerufen. Außer bei ganz heißem Wetter wird das Wageninnere am besten durch die kleinen hinteren Ausstellfenster gelüftet. Die serienmäßig eingebaute Frischluftheizung genügt allen normalen Anforderungen, kann jedoch nicht für die Zufuhr von ungeheizter Frischluft verwendet werden.

Alle elektrischen Schalter sind als Tasten ausgebildet und in der Mitte des Armaturenbretts gruppiert. Sie liegen eng beieinander und können leicht miteinander verwechselt werden, weil sie in keiner Weise gekennzeichnet sind. Von Herrn Taylor scheinen die AWE-Konstrukteure niemals gehört zu haben, denn der Aufwand an Griffen und Bewegungen, der erforderlich ist, um den Tankverschluß zu öffnen, ist geradezu unglaublich. Die Reihenfolge lautet: Aussteigen, linke Hintertür öffnen, im Wagenfond Kofferverschlußgriff betätigen, Kofferdeckel öffnen, im Koffer auf einen Knopf drücken, der die Tankverschlußtür öffnet, Tankverschluß abnehmen. Dann muß noch dem Benzin das Öl beigemischt werden. Daß dadurch das Hantieren mit einem Schlüssel vermieden wird, ist zwar sehr schön, aber ob der Ersatz hierfür wirklich praktischer ist, erscheint uns sehr fraglich. Falls der Seilzug des Kofferverschlusses reißt, bleibt der Kofferraum durch Abnehmen der rückwärtigen Rückenlehne innerhalb weniger Minuten zugänglich.

Der unter dem Lenkrad angebrachte Blinkerhebel muß von Hand aus wieder in die Ruhelage gebracht werden, es fehlen sowohl eine Lichthupe als auch eine Scheibenwaschanlage. Dafür sind die Scheinwerfer für einen Wagen dieser Klasse ganz ungewöhnlich groß bemessen und dementsprechend leistungsfähig. Die durch einen vollen Ring

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

AWE WARTBURG



MOTOR

Dreizylinder-Zweitakt-Reihenmotor, Bohrungx Hub 70x78 mm, Hubraum 900 ccm, Verdichtung 6,6:1, Leistung 37 PS bei 4000 U/min, maximales Drehmoment 8,3 mkg bei 2200 U/min, 4 Kurbelwellenlager; Thermosyphon-Kühlung mit regulierbarer Kühlerjalousie (Wasserinhalt 10 Liter), Gemischschmierung (1:25), BVF-Vergaser H 362-5, mechanische Kraftstofförderung, 40-Liter-Tank im Heck, Batterie 6 Volt 84 Amp.st (unter Motorhaube), Kolbengeschwindigkeit bei Maximaldrehzahl (4000 U/min) 10,4 m/s, bei Höchstgeschwindigkeit (4800 U/min) 12,5 m/s, bei 100 km/st (4100 U/min) 10,7 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

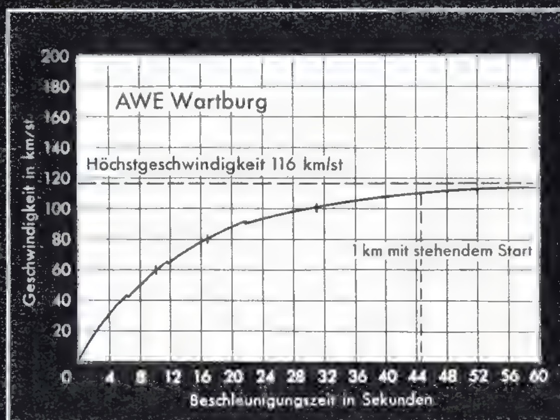
Einscheibentrockenkupplung, Vierganggetriebe (II. bis IV. Gang synchronisiert) mit Lenkradschaltung. Übersetzungen: I. 17,45, II. 11,37, III. 7,29, IV. 4,643, Rückwärtsgang 23,5, Antrieb 5,33, Ölinhalt des Kraftübertragungsaggregats: 2,5 Liter.

FAHRWERK

Kastenrahmen mit auf Gummi gelagerter Ganzstahlkarosserie. Vorn Einzelradaufhängung mit oberer Querblattfeder und unteren Querlenkern; hinten Starrachse mit hochliegender Querblattfeder und Längslenkern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Bereifung 5.90-15 (1,4-1,3 atü teilbelastet, 1,5-1,5 atü vollbelastet), Zahnstangenlenkung (15:1), hydraulische Fußbremse (vorn Duplex), Bremsfläche 600 cm², Seilzughandbremse auf Hinterräder, Zentralschmierung.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2450 mm, Spurweite 1190/1260 mm, Bodenfreiheit 180 mm, Außenmaße 4300x1570x 1450 mm, Wendekreisdurchmesser ca. 10 m, Wagengewicht vollgetankt 1015 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1330 kg.



Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	0 bis 42 km/st
II. Gang	10 bis 65 km/st
III. Gang	16 bis 90 km/st
IV. Gang	ab 20 km/st
Höchstgeschwindigkeit	116 km/st

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	9,1 sec
0 bis 80 km/st	16,4 sec
0 bis 100 km/st	30,5 sec
1 km mit stehendem Start	44,3 sec

Steigfähigkeit

I. 32%, II. 19,5%, III. 13,5%, IV. 9%
(Alle Leistungsmessungen mit Fahrer allein an Bord.)

Leistungsgewicht

fahrfertig	27,4 kg/PS
voll belastet	36 kg/PS

Verbrauch (Normal- und Superbenzin)
Bei normaler Fahrt, mit Freilauf
10 Liter/100 km (+ Öl)
bei schneller Fahrweise, ohne Freilauf
12,4 Liter/100 km (+ Öl)
Testverbrauch (exkl. Leistungsmessungen)
11,3 Liter/100 km (+ Öl)

Wartung (laut Betriebsanleitung)

Schmierung der Lenkzapfen	alle 2500 bis 3000 km
Zentralschmierung	alle 50 bis 100 km
Einfahrvorschriften	bis 2000 km

PREISE

In Westdeutschland wird der Wartburg bisher nicht angeboten. Als Vergleich mögen die Schweizer Preise dienen:

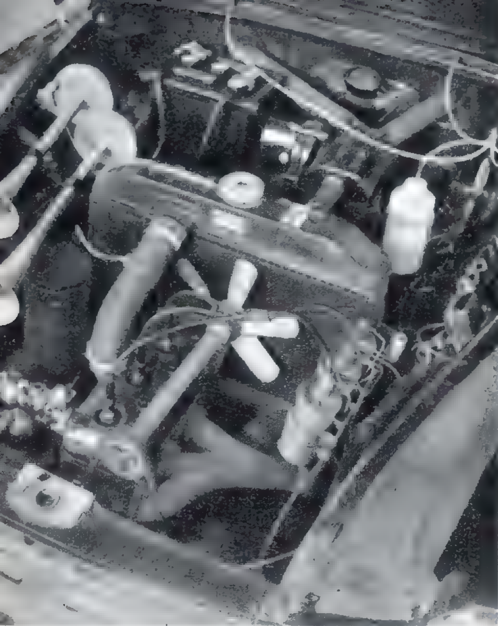
Limousine	viertürig	sFr 6850.—
Cabriolet bzw. Coupé	zweitürig	sFr 9650.—
Kombiwagen	dreitürig	sFr 7995.—

Alle Preise einschl. Heizung

Zum Vergleich: VW Export sFr 6425.—
DKW 3=6 sFr 7350.—

Steuer und Versicherung

Kfz-Steuer im Jahr ... DM 130.–
Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr ...... DM 240,– + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr ...... DM 270,– + 5%



betätigte Hupe genügt normalen Anforderungen, und besonderes Lob verdienen die automatisch aufleuchtenden Lampen, die sowohl im Kofferraum als auch unter der Motorhaube angebracht sind, sowie auch die serienmäßig vorgesehenen, automatisch aufleuchtenden Rückfahrlichter. Ein weiterer für einen Wagen dieser Preisklasse ganz unerwarteter Luxus ist die durch ein kleines Pedal betätigte 4-Punkt-Zentralschmieranlage. Im angemessen großen Kofferraum ist das Reserverad, durch einen aufklappbaren Holzboden vom Gepäck getrennt, untergebracht.

Auch nach frostigen Nächten sprang der Motor mit ganz kurzer Hilfe des handbetätigten Startvergasers sofort an und entwickelte gleich seine volle Leistung. Allerdings war es empfehlenswert, den Freilauf zu blockieren, bis die volle Betriebstemperatur erreicht war, da der Motor sonst zum Absterben neigte. Zur Beschleunigung des Anwärmens dient eine vom Fahrersitz aus betätigte Kühlerjalousie; trotzdem wurde eine normale Temperatur erst nach einer überdurchschnittlich langen Zeit erreicht, was natürlich auch zur Folge hat, daß einige Zeit vergeht, bis die Heizanlage eine spürbare Wärme entwickelt. Übrigens ist kein besonderer Heizkörper vorgesehen, als solcher dient der obere Teil des Motorkühlers.

Im Vergleich zu den durchschnittlichen westeuropäischen Wagen der unteren Preisklasse ist der Wartburg weniger raffiniert, was insbesondere auf dem Gebiet der Geräuschdämpfung und in dem zur Bedienung notwendigen erheblichen Kraftaufwand sowie einigen Karosseriedetails zum Ausdruck kommt. Auch ist der Wagen im Hinblick auf seine Fahrleistungen und seinen Hubraum nicht gerade sparsam. Dafür scheint er aber robust gebaut zu sein, hat einen gut gestalteten Innenraum und ist, dank seines Zweitaktmotors und der Zentralschmierung, sehr wartungsarm. *Paul Frère*

Kleine Türkunde für jedermann

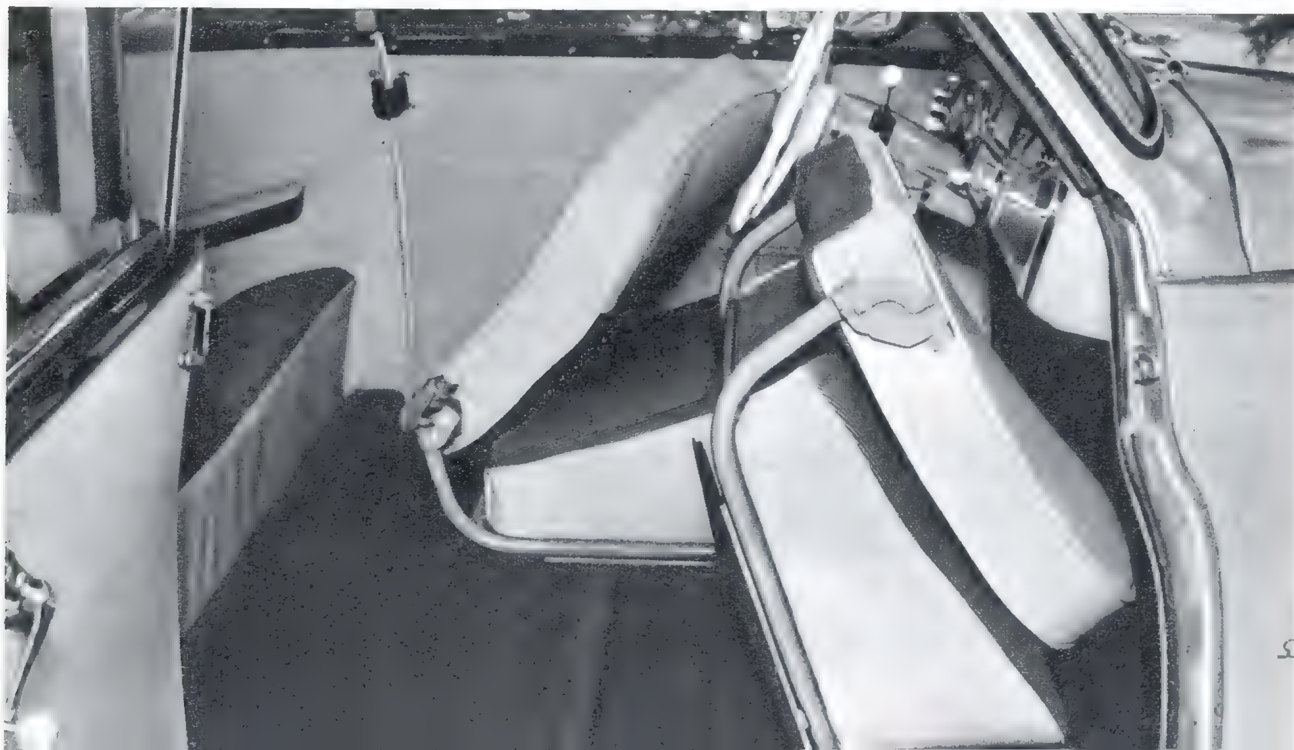
In Spanien, so habe ich mir an Ort und Stelle erzählen lassen, könnte der Volkswagen, auch wenn die handelsmäßigen Voraussetzungen für ihn günstiger lägen, nie ein großes Geschäft werden, weil – er nur zwei Türen hat. Der feine Mann in Spanien nämlich könne, solange es ihm Spaß mache, genau wie bei uns sein Auto selbst durch die Gegend steuern, aber er wäre kein feiner Mann mehr, würde er sich nicht zu offiziellen oder gesellschaftlichen Ereignissen, ja selbst zum privaten Abendessen in einem besseren Hotel, im „Fond" seines Wagens vom Chauffeur vorfahren lassen. Damit das Aus- und Einsteigen mit Türenhalten und allem notwendigen Zeremoniell geschehen könne, müsse ein Auto normalerweise viertürig sein. Und wer sich etwa einen Sportwagen leisten könne, besitze todsicher daneben noch die Familienlimousine.

So streng sind anderswo die Bräuche nicht. Aber immerhin fällt es auf, daß in fast allen Ländern, die Autos bauen, der viertürige Wagen bevorzugt wird. In Frankreich beispielsweise ist er absolut die Normalausführung, selbst bei den kleinen und kleinsten Wagen, wie der Renault-Dauphine, dem puppigen Renault 4 CV und sogar dem bewußt bescheiden gehaltenen Citroen 2 CV. Die englischen Autos sind ebenfalls fast alle viertürig, mindestens aber steht, selbst bei den kleinen Austin, Morris oder Ford, je ein zwei- und ein viertüriges Modell zur Wahl. Letzteres ist praktisch bei allen Amerikanern der Fall, die jedoch auch überwiegend viertürig gebaut werden. Nur in Deutschland dominiert der zweitürige Wagen bis weit in die Mittelklasse hinein. Auf manchen Exportmärkten vor allem gilt dies als ein Nachteil der kleineren deutschen Wagen. So wollen wir einmal ganz unvoreingenommen untersuchen, ob

2 ODER 4 TÜREN

besser sind. Nun, allgemeingültig kann diese Frage nicht entschieden werden, denn die Antwort darauf hängt maßgeblich vom Verwendungszweck und von den Betriebsbedingungen des jeweiligen Fahrzeugs ab. Wer fast nur allein oder zu zweit fährt und den Rücksitz meistens nur als Gepäckablage benützt, für den ist normalerweise der zweitürige Wagen entschieden praktischer. Das trifft aber auch für den zu, der sonntags oder meinetwegen auch die Woche über

Wo man nicht nur die Lehne des vorderen Sitzes vor-, sondern dann diesen selbst auch noch hochklappen kann, da ergibt sich zweifellos der beste Einstieg nach hinten. DKW und Lloyd machen es so. Foto: Studio Schwaben



seine Kinder mitnimmt, die dann da hinten drin Dummheiten und Unfug machen dürfen, ohne daß man stets in der Sorge wäre, sie könnten im nächsten Augenblick aus dem fahrenden Raum herausfallen. Auf dem Rücksitz eines zweitürigen Wagens sind Kinder aller Größen auf jeden Fall besser und sicherer aufgehoben. Anders wird die Sache, wenn man häufiger mehr als eine erwachsene Person mitfahren lassen muß. In solchen Fällen ist es recht praktisch, wenn jeder seine eigene Tür hat. Sind allerdings jene nach hinten zu verfrachtenden Mitfahrer gar nicht so arg willkommen, wie es bei manchen lieben Verwandten oder Nachbarn zuweilen vorkommen soll, dann wiederum ist doch der zweitürige Wagen vorzuziehen.

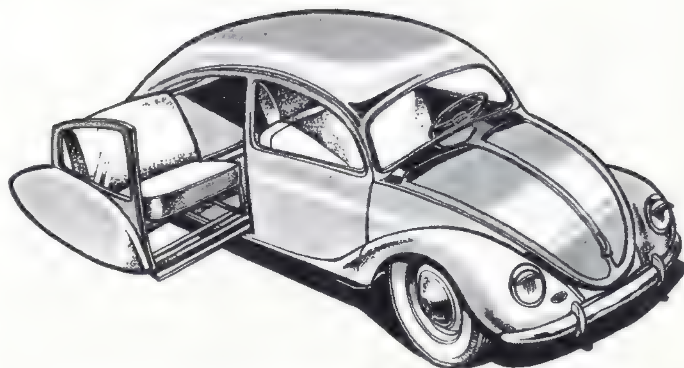
Bei kleineren Automobilen ermöglichen zwei breite Türen oft einen bequemeren Zugang zu allen Sitzen als vier schmale. Sehr erleichtert kann zudem bei zweitürigen Wagen der Einstieg nach rückwärts dadurch werden, daß man die Vorderlehnen schräg vorklappen läßt (z. B. Opel, Ford) oder gar den ganzen Mitfahrersitz doppelt nach vorn wegklappen kann (z. B. DKW, Lloyd). Freilich sind die schmaleren Türen eines viertürigen Modells in engen Garagen oder Parklücken entschieden vorteilhafter. Außerdem klemmen sie sich, da sie weniger ausladen, nicht so rasch fest, wenn jemand vom Fußsteig aus in den Wagen steigt und der dadurch ein paar Zentimeter tiefer wird. Die lästige Festklemmerei auf dem Bürgersteig übrigens brauchte überhaupt nicht so oft vorzukommen, wenn die äußeren Türecken stets kräftig abgerundet würden. Ferner bedeutet es heutzutage eine Zumutung, wenn man sich beim Beladen seines Autos dauernd der zufallenden Tür erwehren muß. Es gehört inzwischen zur selbstverständlichen Ausrüstung jedes anständigen Wagens, daß alle Türen, ob es nun zwei oder vier sind, durch eine selbsttätige Arretierung offengehalten werden.

Man sieht, es spricht für die eine Bauart ebensoviel wie für die andere. Und jeder muß schon selbst entscheiden, welche für seine speziellen Zwecke die besser geeignete ist. Freilich wird diese Entscheidung recht oft nicht in die Praxis umzusetzen sein, denn außer dem DKW 3 = 6 und dem Ford 17 M werden alle deutschen Wagentypen derzeit nur entweder zwei- oder viertürig angeboten. So kommt es beispielsweise, daß ich selbst einen viertürigen Wagen fahre, obwohl er mir in zweitüriger Ausführung für meine persönlichen Zwecke weit besser zusagen würde, wenn es ihn nur gäbe. Gewiß werden eines Tages wieder alle wichtigeren Typen, wie es auch früher war, sowohl zwei- als auch viertürig gebaut werden. Ich glaube auch schon ziemlich genau zu wissen, zu welchem Zeitpunkt sich hierzu die einzelnen Fabriken bequemen werden: Dann, wenn sie es plötzlich sehr nötig haben – oder manche vielleicht ein bißchen später!

Gut Ding will Weile haben. Man denke nur daran, wie lange es gedauert hat, bis es so weit war, daß üblicherweise

ALLE AUTOTUREN VORN ANGESCHLAGEN

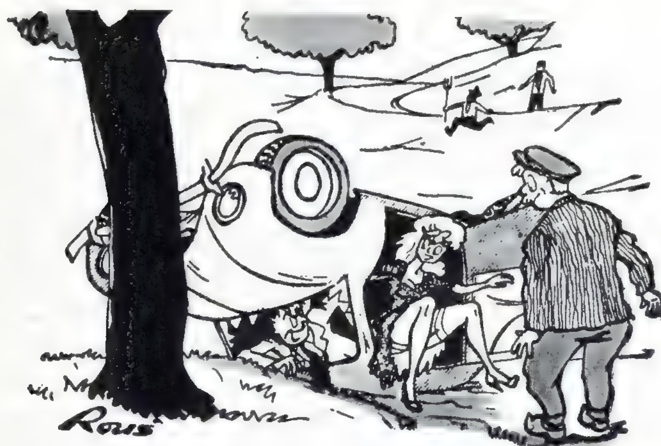
wurden, daß also die Türscharniere in Fahrtrichtung gesehen vorn liegen. Und es werden erstaunlicherweise heute noch Autos gebaut, bei denen dies nicht der Fall ist. Dazu zählen beispielsweise die BMW-Limousinen, deren Hintertüren falsch aufgehen, während es beim Borgward 2400 die Vordertüren tun. Bei den zweitürigen DKW sind seit der letzten Frankfurter Ausstellung die Türen endlich umgedreht worden, so daß sie jetzt stimmen, aber an der viertürigen Limousine und am Universal sind sie immer noch verkehrt. Falsch gehen die Türen bei den Fiat 500, 600 und 1100 auf. Lloyd, Goggomobil und Maico haben sie auch verkehrt herum, ebenso noch der Renault 4 CV, wogegen bei der Dauphine bereits alle vier Türen vorn angeschlagen sind. Hinten angeschlagene Türen ermöglichen manchmal – nicht immer! – einen besseren Einstieg, weshalb man sie ja auch gerade bei Kleinwagen noch des öfteren findet. Aber jeder einigermaßen wendige Konstrukteur wird selbst einem Kleinwagen mit vorn angeschlagenen Türen einen passablen Einstieg zu geben verstehen, wie ja schließlich zahlreiche Beispiele zeigen. Dem einzigen und noch dazu nur recht bedingten Vorteil des unter Umständen vielleicht besseren Einstiegs gegenüber hat die hinten angeschlagene Tür drei entscheidende Fehler, deretwegen sie vorbehaltlos abgelehnt werden muß. Erstens kann sie ausgesprochen gefährlich sein, dann nämlich, wenn sich der Fahrtwind darin fängt, nachdem man sie mit Absicht oder aus Versehen einen Spalt geöffnet hat – etwa weil sie vor der Abfahrt nicht ordentlich geschlossen worden ist. In der Tat sind auf solche Art schon die gemeinsten Unfälle passiert, zumal eine relativ geringe Geschwindigkeit von etwa 40 km/st genügen kann, um die Tür abrupt auf- und die Person, die ihre Hand am Türgriff hat, im Bruchteil einer Sekunde aus dem fahrenden Wagen herauszureißen. Bei einer vorn angeschlagenen Tür hingegen ist das nachträgliche Zuschlagen ziemlich gefahrlos und bei höherer Geschwindigkeit läßt sich die Tür überhaupt kaum gegen den Fahrtwind öffnen. Sollte aber dennoch jemand unglücklicherweise aus dem Wagen fallen, besteht immer noch einige Aussicht, daß nicht allzuviel passiert, während in solchem Fall bei einer hinten angeschlagenen Tür scheußliche Verletzungen nahezu unvermeidlich sind.



So stellt sich ein Züricher Erfinder seinen Schubladensitz vor. Ein dergestalt umgebauter VW hätte sich bestens bewährt, versicherte der Erfinder. Und einige Zeitungen druckten es unbesehen.

Pinin Farina hat im vorigen Jahr mit seinem Prototyp Alfa Romeo „2000 Sestriere" wieder einmal die Idee der Schiebetüren aufgegriffen, die von Zeit zu Zeit immer wieder irgendwo versucht wird. Sie hat eben auch wieder ihre Nachteile. Foto: Wieselmann





„Du wirst es nie lernen, aus einem Wagen auszusteigen, ohne allen Leuten deine Beine zu zeigen!" Aus: Automobil-Revue, Bern

Argument Nummer 2, das für vorn angeschlagene Türen spricht, gehört ebenfalls zu den Bestrebungen nach größerer Sicherheit unserer Fahrzeuge und des Verkehrs. Diese Türen lassen sich nämlich insofern viel vorsichtiger öffnen, als man dabei besser nach rückwärts sehen kann, um zu vermeiden, daß etwa ein gerade überholender Radfahrer dagegenfährt, was ja ebenfalls des öfteren zu bösen Unfällen führt. Außerdem kann man sie, wenn die Scheiben und der Außenspiegel beschlagen oder zugeschneit sind, einen Spalt öffnen, um sich nach rückwärts zu orientieren und solcher Art gefahrloser zurückzustoßen, in den Verkehr einzufädeln oder in die Autobahn einzufahren.

Und der dritte Punkt: Vorn angeschlagene Türen sind den Damen gegenüber galanter, weil sie bei ihnen gewissermaßen hinter einer Schutzwand ein- und aussteigen können. Die wenigsten Frauen lieben es nämlich, bei solchen Gelegenheiten allen zufällig des Weges kommenden Herren der Schöpfung ein kostenloses Schauspiel zu geben.

ZU DEN TURSCHLÖSSERN

wäre in diesem Zusammenhang auch gleich einiges zu sagen. Es wurde mittlerweile schon weitgehend üblich, daß beide Vordertüren von außen auf- und zugeschlossen werden können. Man muß nämlich wiederum ein Auto als ungalant bezeichnen, dessen Besitzer notgedrungen eine mitfahrende Dame im strömenden Regen warten lassen muß, bis er die Fahrertür aufgesperrt, hinter dem Lenkrad Platz genommen, die andere Türe von innen entriegelt und sie schließlich geöffnet hat. Ja, es gibt sogar einen sehr renomierten Wagen, der so breit und dessen Hebelarm am inneren Türgriff so ungünstig ist, daß man vom Fahrersitz aus die rechte Tür von innen überhaupt kaum aufmachen kann. Dem Kavalier am Steuer bleibt es dann überlassen, ob er nochmals um den Wagen herumrennen oder der Dame seines Herzens in mehr oder weniger verständlicher Zeichensprache klarmachen will, daß und wie sie selbst die Tür öffnen soll. Überhaupt ist es ein starkes Stück, daß es heute noch Zehntausendmark-Autos gibt, die vor lauter vornehmer Sparsamkeit nicht mal ein zweites Türschloß haben. Das stellt nämlich keineswegs bloß eine Reverenz vor unseren Damen dar. Besonders der lebhafte Verkehr und die Parkplatznot in den Städten ließen es zu einer geradezu zwingenden Notwendigkeit werden, daß man den Wagen je nach der Situation wahlweise auf der linken oder auf der rechten Seite verlassen beziehungsweise besteigen kann.

Bei jedem wirklich anständigen Auto gehört es sich aber heutzutage auch, daß an beiden Türen Schlösser vorgesehen werden, die mit den Innenverriegelungen kombiniert sind. Wo das nicht der Fall ist, hat das zweite Türschloß oft gar keinen Wert, so beispielsweise dann, wenn eine von innen verriegelte Tür mit dem davon unabhängigen Schloß später nicht von außen aufgesperrt werden kann. Das gibt es nämlich alles! Daß man sämtliche Türen einschließlich der Fahrertür von innen verriegeln können soll, muß deshalb gefordert werden, weil es insbesondere bei Nachtfahrten auf einsamen Strecken sicherer ist. Außerdem braucht man noch gar nicht gleich an Mörder und Räuber zu denken: Eine verriegelte Tür schützt einen zuweilen recht gut vor rabiaten Fußgängern und anderen Leuten, die mit Vorliebe fremde Autotüren aufreißen, um ihre Flegeleien besser anzubringen.

Einigkeit besteht mittlerweile im allgemeinen darüber, daß in ein ordentliches Auto Sicherheitsschlösser gehören, die verhindern sollen, daß bei einem Zusammenstoß oder gar bei einem Überschlag die Türen unbeabsichtigt aufspringen. Sicherlich, für manchen mag es schon ein Glück gewesen sein, wenn er bei solch unliebsamen Vorfällen aus dem Wagen geschleudert wurde, doch meistens ist es eben weniger gefährlich, nicht herauszufliegen.

Schlösser und Verriegelungen eines Autos sollen nicht nur sinnvoll, sondern auch möglichst bequem sein. Ihre Kombination, wie wir das allgemein wünschen möchten, ist da schon insofern das Einfachste, weil man dabei die Türen beim Verlassen des Wagens von außen ohne Benützung des Schlüssels absperren kann. Freilich muß man dann aufzupassen lernen, daß man sich nicht selbst aus dem Wagen schließt.

WIE VIELE VERSCHIEDENE SCHLUSSEL

zu einem modernen Auto gehören, darüber kann man geteilter Meinung sein. Es hat jedenfalls viel für sich, wenn zu allen Schlössern – Zündung, beide Türen, Kofferraum, Handschuhkasten und Tankverschluß – ein einziger Schlüssel paßt. Doch ist auch die Überlegung nicht von der Hand zu weisen, daß zwei Schlüssel besser wären, von denen einer zu Zündung und Türen, der andere zu den übrigen Schlössern gehört. Man erreicht solcherart, daß man in Werkstätten oder Sammelgaragen Zünd- und Türschlüssel abgeben, trotzdem aber Koffer, Handschuhkasten und Tank gegen unbefugten Zugriff sichern kann. Wenn zwei Schlüssel vorgesehen sind, dann sollten sie sich jedoch deutlich voneinander unterscheiden, damit es nicht erst stets einer eingehenden Betrachtung bedarf, um jeweils den richtigen zu finden. Außer bei den Fiat sah ich im übrigen noch nirgends die vernünftige Idee verwirklicht, alle Schlüsselbärte symmetrisch zu machen, so daß man die Schlüssel beliebig so oder andersrum reinstecken kann. Das ist der typische Fall einer kleinen Aufmerksamkeit dem Kunden gegenüber, die der Fabrik soviel wie nichts kostet. Eine ausgesprochene Unaufmerksamkeit ist es hingegen, wenn man zu einem Auto mehr als zwei Schlüssel braucht. Dafür gibt es nämlich niemals einen triftigen Grund.

Es ist vorhin schon einiges gesagt worden, was zum

THEMA SICHERHEIT

gehört, doch sind noch einige ergänzende Hinweise hierzu nötig. Eine vernünftige Autotür hat innen so auszusehen, daß sie den Geboten der „inneren Sicherheit" entspricht. Die meisten, aber lange nicht alle Fabriken haben es mittlerweile gelernt, den inneren Türgriff so anzuordnen, daß er nach oben oder nach vorn gedrückt werden muß, um die Tür zu öffnen. Nur so besteht einigermaßen die Gewähr dafür, daß die Tür nicht ohne weiteres aufgeht, wenn sich während der Fahrt ein Kind oder ein etwas ungeschickter Mitfahrer ausgerechnet am Türgriff festhalten will. Die Türgriffe sollen tunlichst nicht spitz zulaufen, vor allem jedoch müssen Spitzen und Haken, wenn sie schon da sind, von der zunächst sitzenden Person wegweisen. Ferner müssen die Türgriffe, ebenso wie die Fensterkurbeln, so angeordnet werden, daß der Fahrer nicht mit dem Rock- oder Mantelärmel daran hängenbleibt, er darf aber auch nicht mit dem Knie daran stoßen, denn das ist unbequem und im Ernstfall ebenfalls gefährlich. Fabriken, die sich über solche Dinge wirklich Gedanken machen, finden da auch nette Lösungen. So hat beispielsweise Ford den Türöffner in sehr zweckmäßiger Weise mit der Armlehne kombiniert, und der englische Standard-Vanguard besitzt Fensterkurbeln, die bei Nichtgebrauch mittels Federzug völlig gestreckt sind.

Eine Unart fast aller Automobile besteht darin, daß man ihre Türen wohl oder übel

MIT LAUTEM KNALL

zuschlagen muß, damit sie auch richtig verschlossen sind. Zumal nachts bedeutet es für die Mitmenschen in der näheren Umgebung schon eine arge Zumutung, aus dem Schlaf gerissen zu werden, wenn irgendein Spätheimkehrer ein halbes dutzendmal die diversen Wagentüren zuknallt, bis er sich, Haus- und Korridortüre mit leiser Behutsamkeit hinter sich zuziehend, zur wohlverdienten Ruhe begibt. Aber gerade daran, daß dieser Mann seine Wohnungstür so sachte schließt, mag man erkennen, daß er nicht aus purer Rücksichtslosigkeit die Autotüren knallt. Nein, er muß das tun, es liegt in der Tat an der Konstruktion unserer Wagen und ihrer Türen. Dabei wären „leise" Autotüren keineswegs ein Ding der Unmöglichkeit, wie das gute Beispiel von BMW zeigen mag. Nun wird das lästige Türenknallen hauptsächlich

dadurch verursacht, daß die beim Schließen in den Wagen hineingeschobene Luft nicht entweichen kann. Sollten folglich einer Fabrik „leise" Türschlösser à la BMW zu teuer sein, dann möge man sich dort bitteschön darüber Gedanken machen, ob etwa der Einbau eines Ventils die Möglichkeit böte, die überschüssige Luft herauszulassen. Jedenfalls ist es heutzutage überall schon laut genug, als daß man nicht das dumme Türenknallen leicht entbehren könnte.

Da die herkömmlichen Autotüren aus den verschiedensten Gründen nicht voll befriedigen, gab es schon von jeher

ALLE MÖGLICHEN SONDERKONSTRUKTIONEN.

Vor allem die Schiebetüren, die sich bei Stadt- und Postlieferwagen in zunehmendem Maße einführen, hat es auch für Personenwagen bereits in zahlreichen Ausführungen gegeben. 1938 beispielsweise zeigte Autenrieth ein damit ausgerüstetes, ansonsten völlig normal aussehendes BMW-Cabriolet. Die letzte bekannte Version war ein Alfa Romeo-Coupé, das Pinin Farina im vorigen Jahr vorführte. Schiebetüren wären zweifellos eine gute Sache, aber sie gewinnen wohl, solange die Personenautos nicht völlig anders aussehen als heute, keine große Bedeutung, denn sie kommen von vornherein nur für zweitürige Wagen in Betracht, und außerdem würden sie, um auf die Dauer einwandfrei zu funktionieren, einen zu großen, sprich teuren, konstruktiven Aufwand verlangen. Und „ungalant" sind sie obendrein.

Eine andere Sonderkonstruktion sind die nach oben klappenden Flügeltüren, die den Einstieg in sehr niedrige Wagen erleichtern sollen. Zum erstenmal gesehen hat man solche Flügeltüren meines Wissens 1950 beim ersten der zahlreichen Prototypen des Herrn Trippel, auf der ganzen Welt populär aber wurden sie erst mit dem Mercedes 300 SL-Coupé. Amerikaner, Franzosen und Italiener haben mittlerweile noch einige Ausstellungsstücke mit Flügeltüren gebaut, aber seit dem SL machen solche Dinge mehr oder minder den Eindruck des Plagiats. Flügeltüren sind jedenfalls auch keine zukunftsträchtige Lösung. Und „ungalant" sind sie ebenfalls.

Nun ist der Einstieg in sehr niedrige Autos, wie sie ja immer mehr gebaut werden, tatsächlich ein Problem. Eine bestechend einfache Lösung scheint die zu sein, den oberen Türausschnitt ein Stück in das Wagendach hineinverlaufen zu lassen und so mit der Tür, wenn man sie aufmacht, auch ein Stück Dach zu öffnen. Die Geschichte erfüllt zwar ihren Zweck, hat aber auch zwei Nachteile. Man stößt hier beim Ein- oder Aussteigen zwar nicht mehr so leicht mit dem Kopf ans Dach, dafür aber um so eher an die Tür. Außerdem ist es bei schlechtem Wetter unvermeidlich, daß es, sobald man die Tür öffnet, in den Wagen hineinregnet oder -schneit. Beide Nachteile hat man bei einem Mercury-Traumwagen vermieden, der vor etwa 2 Jahren gezeigt worden ist. Bei ihm waren die bewußten Dachausschnitte nicht mit den Türen zusammengefaßt worden, sie klappten vielmehr beim Öffnen der Türen nach oben. Wie gesagt, die Nachteile waren damit vermieden, aber auch die notwendige Einfachheit und Billigkeit. Ist also wieder nichts für die Autos normaler Sterblicher.

Recht gut durchgesetzt, wenn auch nur bei sehr kleinen Fahrzeugen, hat sich in den letzten Jahren der Fronteinstieg. Ihn hatte wohl erstmals serienmäßig in den ersten dreißiger Jahren ein kleiner Magirus-Lieferwagen, salonfähig aber wurde er hauptsächlich durch die Isetta. Der neue BMW 600 hat ihn ebenfalls, ebenso Heinkel-Kabine und Zündapp-Janus, ferner einige Prototypen in verschiedenen Ländern. Der Fronteinstieg ist ganz gewiß keine dumme Lösung, aber er wird aus verschiedenen Gründen wohl auch weiterhin nur für Kleinfahrzeuge, nicht aber für normale Personenwagen in Betracht kommen.

Bliebe noch der sogenannte Schubladensitz eines Züricher Erfinders zu erwähnen, bei dem jeder der vier Sitze samt ihrer Seitenwand schubladenartig herausgezogen wird, so daß man außerhalb des Wagens ohne jede Verrenkung Platz nehmen und aufstehen kann. Doch die Autos der Zukunft werden ziemlich gewiß keine Schubladensitze haben. Es will nach diesem Überblick vielmehr so scheinen, als ob man sich am besten noch einige Zeit mit konventionellen Türen behelfen müßte. Nur im Detail sollten sie oft ein wenig besser durchdacht sein. Unsere „kleine Türkunde" möchte dazu einige Anregungen gegeben haben. *Werner Oswald*

Der Sahara-Citroen

Frankreich erschließt sich z. Z. die Sahara mit sehr klarem Ziel, nämlich Öl zu finden. Das Unternehmen ist nach den bisherigen Ergebnissen erfolgversprechend, ist aber natürlich rein vom Technischen her nicht eben einfach. So war die Entwicklung besonderer, auch in dickstem Sand manövrierfähiger Fahrzeuge notwendig, wo sich insbesondere Berliet mit wahren Mammutfahrzeugen große Verdienste erwarb. Mit ihnen geht der Transport der Bohrgeräte usw. vor sich. Daneben werden freilich auch leichtere Fahrzeuge benötigt.

Hier hat sich nun Citroen eingeschaltet, und zwar interessanterweise mit dem sehr leichten und deshalb für die Fahrt auf Sand besonders geeigneten 2 CV, der in dieser Sahara-Spezialausführung zwar äußerlich unverändert aussieht, aber unter seinem schlichten Blechkleid eine interessante Technik verbirgt. Zunächst war Allradantrieb notwendig, während der 2 CV normalerweise nur Frontantrieb hat, und auch die Motorleistung war zu knapp. Man half sich sehr elegant, indem man dem Sahara-2 CV zwei Motoren gab (je 425 ccm bzw. 14 CV), deren jeder eine Achse antreibt, so daß das gesamte Antriebsaggregat, wahrscheinlich einschließlich der kompletten Vorderachse, einmal im Bug und einmal im Heck vorhanden ist. Insgesamt sind also 28 PS verfügbar. Die Zahl der Sitze (4) und die 2 CV-eigene Federung blieb, d. h. die Federungen von Vorder- und Hinterachse sind (nach Art der „Fließfederung") so miteinander gekoppelt, daß die Karosserie nur geringste Kippneigung hat und unabhängig von den einzelnen Einfederungen der Räder waagerecht zu bleiben trachtet. Das ist für schweres Gelände auf jeden Fall ein Vorteil.

Die Bereifung wurde auf die Dimension 155 × 400 verstärkt (normal 125 × 400) und kann deshalb bei gleicher statischer Tragfähigkeit mit nur 0,7 atü Fülldruck auskommen. Dadurch ist die Bodenauflage sehr groß, und die Gefahr des Einsinkens wird vermindert. Dieser Reifendruck ist auch auf festem Boden zulässig, so daß das Fahrzeug jederzeit die Piste verlassen und in das Gelände kann. Der Rollwiderstand wird freilich ziemlich groß sein, und schon aus diesem Grunde ist die Verdoppelung des Antriebsaggregats verständlich. Der Sahara-2 CV soll fähig sein, selbst 40%ige Steigungen auf tiefem Sandboden zu überwinden, und zwar mit voller Last. Der Kraftstoffverbrauch wird, je nach Gelände und Last, auf 9–11 l/100 km beziffert. Das Wagengewicht beträgt 640 kg.

Das Spezialfahrzeug ist zwar für Sahara-Zwecke entwickelt worden, kann aber natürlich auch für die verschiedensten Zwecke, wo Geländebetrieb notwendig ist, eingesetzt werden, so z. B. für Land- und Forstwirtschaft, für Übersee, im Kommunaldienst usw. Die Robustheit und Anspruchslosigkeit des luftgekühlten Motors, seine Wirtschaftlichkeit und sein geringes Gewicht machen dieses Fahrzeug recht vielseitig verwendbar. *bk.*



Ein etwas bösartiger Aufsatz:

Die Powerslide-Saga

„Powerslide" ist laut Verfasser eine Sage, für jeden, der schnelle Autos liebt, aber ein Wunderwort. Die Rennfahrer beherrschen ihn, wenn sie dank gekonnter Gaspedaltechnik auf der messerscharfen Grenze zwischen Haftung und Rutschen durch die Kurven „wischen". Sie selbst vermögen am allerwenigsten die physikalischen Tatsachen für diesen Grenzzustand aufzudecken; sie wissen nur, daß der Powerslide das beste Mittel ist, über maximalen Schräglauf aller vier Räder eine Kurve optimal schnell zu durchfahren. Der Wissenschaftler hat gleich mehrere Theorien, wenngleich auch für ihn die entscheidenden Verhältnisse in der Bodenaufstandsfläche jedes Reifens bei extrem scharfer Kurvenfahrt noch manches Geheimnis bergen, kommen doch beim Powerslide zu den Seitenkräften noch die tangentialen Antriebskräfte. Diese Antriebskräfte so auf die Seitenkräfte abzustimmen, daß optimal schnelles Fahren möglich ist, das wird der Wissenschaftler vielleicht eines Tages mit dem Elektronengehirn errechnen können. Der Rennfahrer muß es erfühlen, im Bruchteil von Sekunden. Wenn sich in diesem Aufsatz ein Physiker mit dem Problem beschäftigt, so ist das als Beitrag zu einem noch sehr umstrittenen Thema zu werten. Red.

Der Held dieser Sage wurde erfunden, um die Physik zu narren. Sie wissen, wovon ich spreche – das Thema ist nicht neu: Von jenem Fahrzustand, den man besonders deutlich bei Rennwagen in schnellen Kurven beobachten kann. Der Wagen schiebt schräg stehend durch die Kurve. Am Kurvenausgang sieht es so aus, als ob er seitlich gleitend auf den kurvenäußeren Straßenrand zurutsche, wobei seine Längsachse schon wieder parallel zur Straßenrichtung steht. Bild 1 zeigt den Verlauf der Bewegung. Dieser Eindruck wird noch dadurch verstärkt, daß Rennwagen fast keine Kurvenneigung aufweisen und im Wettbewerb Kurven auf der günstigsten Linie angeschnitten werden.

In Wirklichkeit handelt es sich hier um eine Erscheinung, die nicht unbedingt etwas zu tun hat mit der faszinierenden Atmosphäre eines sehr schnellen Autos. Es tut mir selbst leid, wenn ich das sage. Und ich bitte Sie: lesen Sie dennoch weiter .... – Jene Erscheinung tritt nämlich bei jedem normalen Auto auf. Nur nicht so ausgeprägt. Und wird deshalb vom Fahrer bei ziviler Gangart nicht realisiert. Geschweige denn, daß er den Vorgang ausnützt. Diesen Vorgang nennt man den Reifenschräglauf. Man kennt und mißt ihn seit etwa 20 Jahren. Er kann auch schuld daran sein, wenn Ihr Auto gelegentlich auf schnurgerader Autobahn die Richtung wechselt. Obwohl Sie das Lenkrad festhalten. Denn: was in der Kurve die Zentrifugalkraft tut, verursacht hier der Seitenwind. Wenn Sie nun meinen, dies sei eine Erklärung für Ihre schlecht eingestellte Lenkung, so kann ich nichts dafür.

Sehen wir also, was es mit dieser Sache auf sich hat. Aus der Schulphysik erinnern wir uns an die Gesetze der Reibung: Ein Klotz K (Bild 2) liegt auf einer ebenen Unterlage U. Er drückt mit der Kraft P seines Gewichtes auf die Unterlage U. Wirkt auf den Klotz K senkrecht zur Kraft P eine seitliche Kraft S, so wird sich der Klotz K bei kleiner Kraft S nicht bewegen. Wird diese Kraft S gesteigert, so wird der Klotz K bei einer ganz bestimmten Größe der Kraft S beginnen, davonzurutschen: die Grenze der Haftreibung ist erreicht. Nun weiß man aus der Erfahrung, daß sich am Verhältnis der Kräfte P und S nichts ändert, wenn der Klotz K (bei gleicher Auflagefläche auf seiner Unterlage U) zwei- oder dreifach so schwer ist: Dann muß auch die Kraft S zwei- oder dreimal so groß sein, um gerade die Grenze der Haftreibung zu erreichen. Man sagt, P und S sind verhältnisgleich und schreibt $S = \mu_H \cdot P$. Sie sehen: Ersetzt man S durch z. B. 2 S, so muß man auch rechts 2 P schreiben. Sonst stimmt die Gleichung nicht mehr. μ_H nennt man die Haftreibungszahl. Wenn z. B. $\mu_H = 0{,}5$ ist, so bedeutet dies, daß man mit einer Kraft S den Klotz gerade in Bewegung bringen kann, die gleich der Hälfte seines Gewichtes ist. Bewegt sich nun der Klotz K unter dem Einfluß der Kraft S, so bleibt zwar das obige Gesetz gültig. Die Haftreibungszahl μ_H jedoch geht in die Gleitreibungszahl μ_G über,

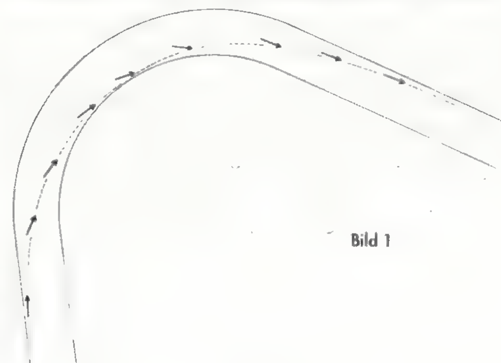


Bild 1

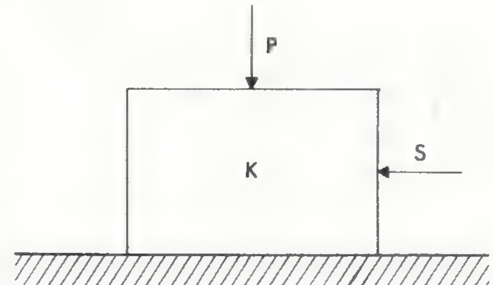


Bild 2

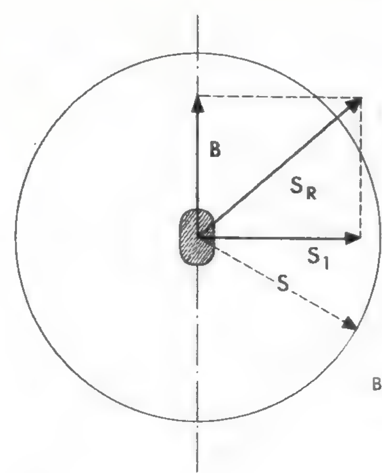


Bild 3

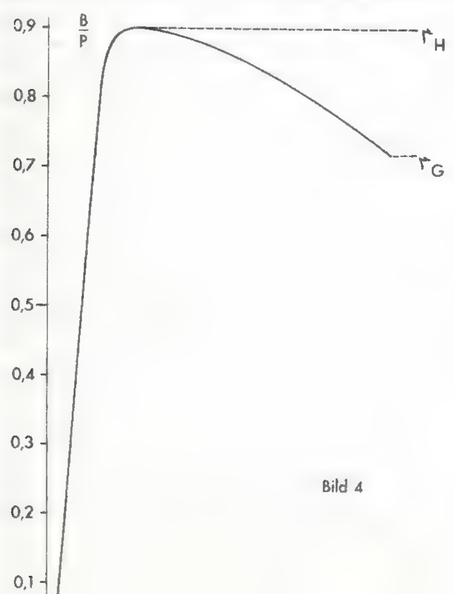


Bild 4

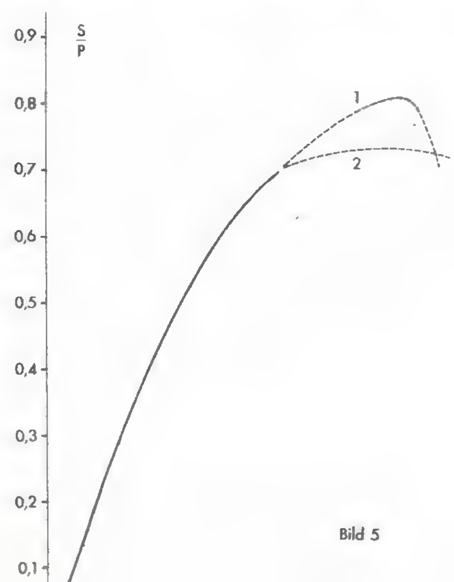


Bild 5

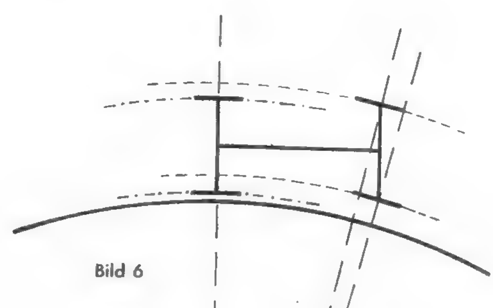


Bild 6



Das nennt man Powerslide: Fangio will keineswegs den Randstein erklimmen, er peilt ihn lediglich genau an. Alle Räder zeigen einen so extremen Schräglauf, wie er nur bei hoher Geschwindigkeit und besonders geeigneten Reifen möglich ist.
Foto: Weitmann

die immer kleiner als μ_H ist. Um bei obigem Beispiel zu bleiben: Benötigen wir eine Kraft S, um den Klotz in Bewegung zu bringen, die gleich seinem halben Gewicht war, so bedeutet ein $\mu_G = 0{,}33$, daß wir nurmehr ein Drittel seines Gewichtes P als Kraft S benötigen, um ihn mit einer gewissen Geschwindigkeit zu bewegen. Diese Größe von μ_G gilt allerdings nur für einen gewissen Geschwindigkeitsbereich: Für höhere Geschwindigkeiten nimmt μ_G weiter ab. Wie, interessiert uns hier nicht. Z. B. spielen Material, Oberfläche und Temperatur eine Rolle.

Mit Hilfe dieser einfachen Zusammenhänge sieht man bereits: Denken wir uns den Klotz K durch einen Reifen ersetzt, so wird der Reifen mit einer elliptischen Fläche den Boden berühren (die sogenannte Aufstandsellipse, Bild 3). Zunächst sehen wir den Reifen als völlig starr an. Wirkt nun an der Berührungsfläche eine Kraft S in irgendeiner Richtung parallel zur Bodenoberfläche, so wird sie den Reifen erst dann zum Rutschen bringen, wenn diese Kraft die Größe $S = \mu_H \cdot P$ erreicht hat. Wobei jetzt P den Raddruck und μ_H die Haftreibungszahl zwischen Reifen und Straßenoberfläche bedeuten soll. Wir schlagen nun mit der Größe dieser Kraft S als Radius einen Kreis um die Aufstandsellipse und erkennen, daß die kritische Größe der Kraft S auf viele Arten erreicht werden kann: Tritt S als reine Zentrifugalkraft S_1 in der Kurve auf, dann darf keine Brems- oder Beschleunigungskraft B am Rad auftreten, da beide sich zu einer resultierenden Kraft S_R zusammensetzen, die S übersteigt. Nur wenn S_1 kleiner als der Radius S ist (d. h. also, wenn sich das Rad noch unterhalb der optimalen Kurvengeschwindigkeit bewegt!), dürfen Brems- oder Beschleunigungskräfte bis zu einer Größe auftreten, die zusammen mit S_1 den Radius S nicht übersteigen.

Man sieht: optimale Seitenführung und damit größte Kurvengeschwindigkeit ist nur mit einem kräftefrei rollenden Rad zu erreichen. D. h. einem Rad, welches weder gebremst noch beschleunigt wird. Die alte Weisheit: mit Gas durch die Kurve – gilt *nur*, wenn man nicht schon an der Haftgrenze in die Kurve hineinging. Sonst fliegt man heraus. Normalerweise befindet man sich unter der Haftgrenze. Wie es an der Haftgrenze selbst aussieht, merkt man auf dem Nürburgring oder bei Glatteis. Auch der zaghafteste Langsamfahrer erreicht diese Grenze im letzteren Fall spielend, und jeder weiß, daß eine Kurve dann um so besser gelingt, je temperament*loser* sie gefahren wird!

Soweit gut. Nur haben wir eine Voraussetzung gemacht, die gar nicht stimmt: Die Reifen unserer Autos sind keineswegs starr. Wenn Sie meinen, das würde nichts ausmachen: Gehen Sie bitte in die Garage und ziehen Sie Ihr Auto an der hinteren Stoßstange parallel zur Hinterachse hin und her. Sie werden staunen, wie weit es nach rechts und links wackelt!

Und mit eben den Folgen jener Elastizität wollen wir uns nun befassen. Wichtig ist, daß sich an den Betrachtungen auf Bild 3 dadurch nichts Wesentliches ändert. Wie wir sehen werden, wird sich die Aufstandsfläche etwas deformieren und die Richtung der angreifenden Kräfte etwas ändern. Diese Kräfte werden sich *auch dann* nur zu einer Summe zusammensetzen dürfen, deren obere Grenze S (Haftreibungsgesetz $S = \mu_H \cdot P$) nicht überschritten werden darf. Andernfalls tritt – wie vorher – Rutschen ein!

Was geschieht, wenn ein elastisch bereiftes Rad gebremst wird? Nun, der Reifen wird durch die Übertragung der Bremskraft gedehnt. Besonders in jener Zone, die kurz vor der Berührung mit dem Boden steht. Nach der Berührung des Bodens erfolgt Entspannung. Auf diese Weise tritt beim Bremsen oder Beschleunigen bzw. bei der Überwindung hoher Fahrtwiderstände zusätzlich zum Abrollvorgang eine Art Raupenbewegung im elastischen Reifenmaterial auf. Diese gedehnte Zone ist es aber, die jetzt abrollt. Da die gedehnte Zone größer ist als die ungedehnte, wirkt sie in der Berührungsfläche mit dem Boden wie ein vergrößerter Rollradius (auch dieser würde bei Drehung der Achse um einen gewissen Winkel eine längere Reifenumfangsstrecke abrollen). So kommt es, daß die Abrollgeschwindigkeit des gebremsten Rades kleiner wird als die Fahrgeschwindigkeit. Diesen Sachverhalt bezeichnet man als Formänderungsschlupf.

Wohlgemerkt: Dieser Formänderungsschlupf hat nichts mit Überschreiten der Haftgrenze in der Aufstandsfläche zu tun. Erst, wenn der Formänderungsschlupf so groß geworden ist, daß die durch den Boden übertragene Bremskraft B in der Aufstandsfläche den durch $B = S_{max} = \mu_H \cdot P$ gegebenen Wert übersteigt, geht der Formänderungsschlupf durch zunächst teilweises und dann stärkeres Gleiten in reinen Gleitschlupf über. Bei starker Beschleunigung ist es umgekehrt.

Bild 4 veranschaulicht die Dinge an einem Diagramm für Autobahnbeton. Nach oben ist dabei das Verhältnis von Brems- oder Beschleunigungskraft B zu Radlast P, der Kraftschluß $\frac{B}{P}$, aufgetragen. Nach rechts der Schlupf in %. (In der Literatur wird der Kraftschluß $\frac{B}{P}$ unglücklicherweise auch oft mit μ bezeichnet, weil das Maximum der Kurve für $\mu = \mu_H$ dann das Gesetz der Haftreibung

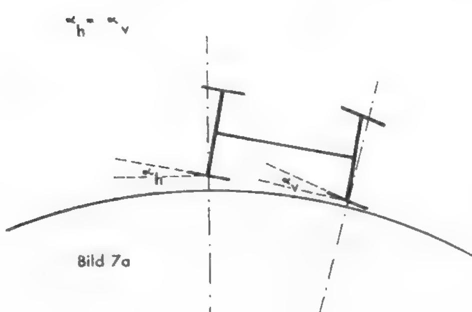


Bild 7a

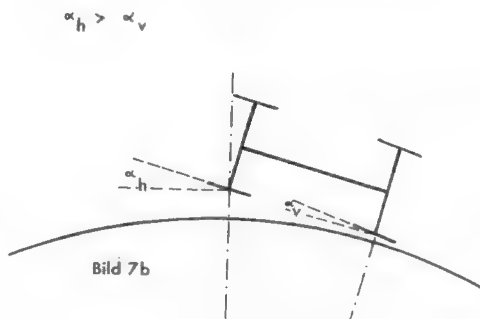


Bild 7b

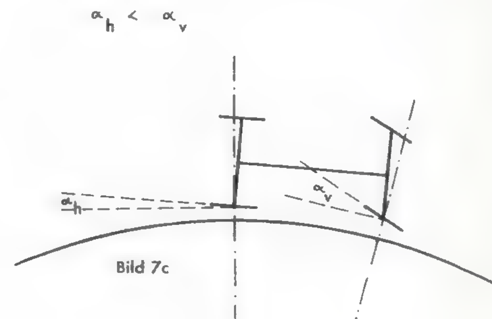


Bild 7c

ausdrückt. Der Schlupf errechnet sich zu $s = \frac{v - v_1}{v} \cdot 100$ [%], wobei v = Fahrgeschwindigkeit und v_1 = Abrollgeschwindigkeit gemessen werden.)

Man sieht: Bei schwachem Bremsen erzeugt die ansteigende Bremskraft B einen zunehmenden Formänderungsschlupf. Zwischen 20 und 30% des Gesamtschlupfes wird die optimale Verzögerungskraft vom Boden übertragen. Die Messungen haben ergeben, daß bis zu diesem Punkt reiner Formänderungsschlupf vorliegt. Erst dann beginnt teilweises Gleiten und die übertragene Kraft nimmt wieder ab, bis bei 100% Schlupf reines Gleiten eintritt. Diesen Sachverhalt hat schon mancher kopfschüttelnd von einem Rennfahrerlehrgang mit nach Hause genommen. Meinend, diese 25% Formänderungsschlupf zur Übertragung einer optimalen Beschleunigungskraft wären Grund genug, die Hinterräder beim Start als eine Art Reibungskupplung zu benutzen . . .

(Übrigens: Haben Sie auch schon von Verzögerungsmessungen über 1 g [g = Erdbeschleunigung] gehört? Ich habe mich bei der Industrie erkundigt: 0,8 g war das Höchste, was man dort sauber gemessen zugab. Ein μ_H von $\gtreqless 1$ scheint auch heute noch sehr problematisch und jedenfalls an extreme Bedingungen – vor allem kleine Geschwindigkeiten – geknüpft zu sein!)

Ich glaube, wir sind etwas vom Thema abgekommen. Auch in der Kurve tritt nämlich ein Formänderungsschlupf auf. Er wird dadurch erzeugt, daß seitliche Kräfte auf den Reifen wirken. Um ihn zu verstehen, führen wir ein Gedankenexperiment durch.

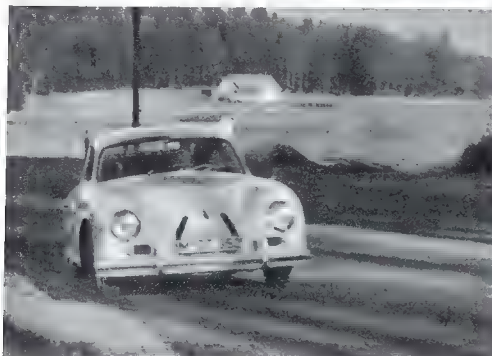


Bild 8 (oben) läßt sich mit Bild 7a auf der vorigen Seite vergleichen, der Schräglaufwinkel der Vorder- und Hinterräder ist noch fast gleich. Auf Bild 9 (unten) übersteigt der Schräglaufwinkel der Hinterräder den der Vorderräder, der Wagen verhält sich übersteuernd.



Bild 10 (unten): Hier ist der Porsche dicht an der Haftgrenze angekommen. Die Übersteuerungstendenz ist hier noch deutlicher erkennbar. Die Kurve wurde nicht angeschnitten, der Abstand des Wagens zum Straßenrand blieb jeweils konstant.



Stellen Sie sich bitte einen kreisrunden Schreibmaschinenradiergummi vor. Er möge unseren Reifen darstellen. Jetzt schneiden wir auf seinem Umfang einige schießschartenähnliche Ausschnitte heraus. Dann haben wir so etwas Ähnliches wie ein Profil. Und um es ganz deutlich zu machen, schneiden wir die Schießscharten ganz tief. Es entsteht ein Speichenrad ohne Radkranz. Als Achse stecken wir einen Bleistift hindurch. Dieses Speichenrad können wir nun auf seinen Speichenspitzen rollen lassen. Und nun drükken Sie es beim Abrollen etwas auf den Tisch und schieben dabei zur Seite (in Richtung des Bleistiftes). Was geschieht, ist klar. Jede Speiche wird beim Ablaufen krummgedrückt, so daß sich die nachfolgende schräg davor aufsetzt. Nach dem Ablösen schnappt jede Speiche in ihre Ausgangslage zurück. Auf diese Weise läuft das Rad schräg zu seiner Ebene um einen Winkel α, den man den Schräglauf- oder Schwimmwinkel nennt.

Wichtig ist, daß auch hierbei die Haftgrenze an der Bodenberührungsfläche erst erreicht wird, wenn bei einem gewissen Schräglauf Seitenführungskräfte S von der Größe $S = \mu_H \cdot P$ entstehen, wobei P wieder der Raddruck ist. Natürlich ist unser Modell etwas grob. Denn der erwähnte Schräglauf wird nicht nur vom Profil, sondern zum großen Teil durch Materialverspannung erzeugt.

Bild 5 zeigt die Verhältnisse an einem modernen Sportreifen. Der ausgezogene Teil stellt ein im normalen Fahrbetrieb noch auftretendes Gebiet unterhalb der Haftgrenze (bis $\frac{S}{P}$ etwa 0,7) dar. Bis zum Maximum der Kurve liegt Formänderungsschlupf vor. Danach erfolgt Übergang zum Rutschen.

Die gestrichelten Linien zeigen qualitativ zwei denkbare Möglichkeiten für das Verhalten eines Reifens im Grenzgebiet der Haftreibung. Jenem Gebiet, in dem sich der Rennwagen bewegt (d. h. $\frac{S}{P}$ μ_H). Linie 1 zeigt einen Reifen, der ein vergleichsweis hohes μ_H erreicht. Für größeren Schräglauf fällt die Seitenführungskraft jedoch schnell ab. Solche Reifen gibt es. Damit fahren Sie in der Kurve jedem davon. Wenn Sie nicht um ein weniges zu schnell sind. Dann nämlich fliegen Sie heraus. Weil es kaum eine Vorwarnung gibt. Sie meinen, man könnte ja noch „zaubern"? Vielleicht auf normaler Straße. Im Rennen kaum. Denn „zaubern" heißt: größeren Krümmungsradius gewinnen. Dort fahren Sie aber schon, wenn Sie schnell sind. Gewinnen Sie ihn dennoch, fehlt er garantiert kurz danach um so mehr. Manchmal geht es trotzdem. Es wird eben „gezaubert"...

Linie 2 zeigt einen Reifen, der zwar ein kleineres μ_H erreicht. Dafür bleibt die Seitenführungskraft über einen größeren Schräglaufbereich nahezu konstant, um dann allmählich abzufallen. Das bedeutet praktisch ausgedehnte Vorwarnung. Auch solche Reifen gibt es.

Man beachte, daß das Diagramm auf Bild 5 bei ein und demselben Reifen jeweils nur für einen bestimmten Raddruck P gilt. Bei größerem Raddruck wird der Verlauf im Formänderungsgebiet flacher: μ_H wird erst für größere Schräglaufwinkel erreicht. Wichtig ist, daß es derselbe Wert von μ_H ist, der erreicht wird. Bei kleinerem Raddruck ist es umgekehrt: μ_H bleibt bei steilerem Anstieg wieder gleich (vorausgesetzt, daß kein Springen des Rades eintritt).

Bei großem Raddruck P darf es natürlich nicht passieren, daß die Aufstandsfläche teilweise zu radieren beginnt. Das kann bei starker Radlastverschiebung (also zu hohem P) auftreten und bedeutet eine Verschlechterung von μ_H. Das Diagramm der Abb. 6 ist weitgehend unabhängig von der Geschwindigkeit! Es leuchtet ein, daß bei einem weichen Reifen größere Schräglaufwinkel im Formänderungsgebiet auftreten müssen.

Was bedeutet nun dieser Sachverhalt für das praktische Kurvenverhalten? Es hängt ab von: Bodenbeschaffenheit, Bereifung, Kurvenradius, Fahrweise und den Fahreigenschaften, Lastverteilung, Trägheitsmoment um die Hochachse durch den Schwerpunkt, Radaufhängung, Federung, Lenkgeometrie. Sie sehen, die Einflüsse sind derartig vielfältig und kompliziert, daß sie den Stoff eines ganzen Buches liefern würden.

Wir wollen uns hier auf die Erörterung von Grundsätzlichem beschränken und im übrigen speziell das Schräglaufverhalten im Bereich der Haftgrenze studieren. Daher können wir einschränkende Voraussetzungen machen. Diese sind:

1. Der Boden soll so eben und die Federung so ausgelegt sein, daß ein guter Kraftschluß $\frac{S}{P}$ bzw. $\frac{B}{P}$ garantiert ist und von einem definierten μ_H gesprochen werden kann. Das ist auf guten Rennstrecken realisierbar.

2. Niedrige Schwerpunktlage, so daß Kurvenneigung und Radlastverschiebung keine Rolle spielen. Bei Rennwagen gerechtfertigt.

3. Die Lenkgeometrie soll für die betrachtete Kurve korrekt sein. D. h. alle vier Räder sollen (ohne Schräglauf) auf einer Bahn von gleichem Krümmungsmittelpunkt abrollen. Das ist im allgemeinen für *jede* Stellung der Vorderräder nicht streng der Fall. Federbewegungen – auch der Hinterachse – sollen daran nichts ändern.

4. Ein Trägheitsmoment um die Hochachse wollen wir vernachlässigen. Die Drehbeschleunigung um diese Achse ist in flachen Kurven vergleichsweise gering.

Bild 6 zeigt die Kurvenbahn eines langsam rollenden Fahrzeuges. Zwischen dem Fahrzustand auf Bild 6 und dem Erreichen der Haftgrenze tritt nun bei höheren Geschwindigkeiten ein Schräglauf ein, der einen der drei Zustände nach Bild 7a–c zur Folge hat. Bild 7a zeigt ein neutral ausgelegtes Fahrzeug: der unter der Wirkung der Seitenkräfte auftretende Schräglaufwinkel ist an Vorder- und Hinterrädern von gleicher Größe. Bild 7b zeigt den übersteuernden Typ: Der Schräglaufwinkel der Hinterräder übersteigt den der Vorderräder. Bild 7c zeigt den umgekehrten, untersteuernden Fall: Der größere Schwimmwinkel tritt vorn auf.

In Bild 8, 9 und 10 führe ich Ihnen diese Phase mit zunehmender Geschwindigkeit vor. Das weiße Auto verhält sich etwa wie Bild 7a. Auf Bild 10 befinde ich mich bereits an der Haftgrenze, die Vorderräder stehen fast gerade. Die Aufnahmen wurden bei Frost auf trockener Straße mit ziemlich abgefahrenen Reifen gemacht. Das ergibt einen relativ kleinen Schräglauf an der Haftgrenze. Um diesen Schräglauf gegen den Straßenrand zu zeigen, wurde die Kurve nicht wettbewerbsmäßig angeschnitten, sondern mit etwa 130 km/st in ihrem gesamten Verlauf auf der rechten Seite durchfahren.

Wir haben gesehen: optimale Kurvenge-

schwindigkeit heißt optimale Ausnutzung der Seitenführungskräfte. Durch Vortriebskräfte wird diese Ausnützung nach Bild 3 stets verschlechtert. Für Hinterradantrieb werden also unter den gemachten Voraussetzungen im Fall von Bild 7 a und 7 b die Hinterräder zuerst ausbrechen, da schon Erhaltung der Geschwindigkeit eine Vortriebskraft voraussetzt. Im Fall 7 c käme es auf die Größe der Vortriebskraft an: Mit einer großen Vortriebskraft könnten die Hinterräder zum Ausbrechen gezwungen werden, noch ehe vorn die an sich (wegen des in diesem Fall vorn größeren Schwimmwinkels) „näher" gelegene Haftgrenze erreicht würde. Bei kleiner Vortriebskraft könnte dagegen vorn die Haftgrenze wegen des größeren Schräglaufs erreicht werden, ehe die Summe der Kräfte am Hinterrad dies bewirkt. Nur die Fälle 7 a, b und der letztere Fall 7 c sind „stabil", d. h. man kann sich über eine beliebig lange Kurve an ihrer „Ausbruchsgrenze" halten.

Also, werden Sie fragen, gibt es gar keinen Powerslide? Denn Schräglauf ist kein „Kraftrutsch" und läßt sich ja gerade um so weiter treiben, je weniger Kraft benutzt wird. Benutzt man dennoch mehr, bricht das Auto aus. Man muß gegensteuern, verliert bestenfalls ein gekonntes Schleudern. Aber man hat nie Gewinn.

Es liegt am Namen. Was gemeint ist, wissen wir nun. Vornehme Leute sagen „four wheel drift". Das kennzeichnet die Sachlage. Aber: powerslide ist schöner. Es klingt nach Kraft, nach Drehmoment und Tempo!

C. H. von Kenschitzki

Das Rosenlaui

Das Rosenlaui ist schön wie sein Name. Es liegt in der Schweiz, im Berner Oberland, und es ist über eine bequeme Straße, auf der auch PTT-Omnibusse verkehren, zu erreichen.

Das Rosenlaui hat – wie schon der Name sagt – irgend etwas mit Gletschern zu tun; ursprünglich wurde diese Bezeichnung auch nur für einen Gletscher angewandt, der von den Wetterhörnern herunterkommt, zwischen dem Wellhorn und den Engelhörnern als kilometerbreiter Blaueislappen in den Hochwald hinunterhängt und bei Sonnenaufgang wie Rosenquarz schimmert. Später, nachdem man herausgefunden hatte, daß Felsschluchten Touristen herbeilocken, wurde der Name des Gletschers auf die klammartige Erosionsrinne seiner Schmelzwasser ausgedehnt, das dazugehörige Hotel genau so benannt und schließlich das ganze obere Weißenbachtal als „Rosenlaui" bezeichnet. Und dabei ist es geblieben.

Das Rosenlaui eignet sich für eine Stippvisite ebenso wie für einen längeren Aufenthalt; im Frühjahr, wenn die Gamsblümerln, Engelsköpfchen, Mehlprimeln und die Schusternagerln blühen, ist es dort genau so schön wie im Spätherbst, wenn die Schneedecke der Gletscher abgeschmolzen ist und der Bergahorn golden vor dem Nadelwald prahlt.

Schließlich sind es von der deutschen Grenze bei Randen nur 180 km dorthin; die kürzeste Anfahrt wäre dazu folgende: Randen – Schaffhausen – Bülach – Zürich (andere Anfahrt über Konstanz – Frauenfeld – Winterthur) – Adliswil – Sihlbrugg (bei Einreise von St. Margarethen zu erreichen über Rorschach) – St. Gallen – Herisau – Wattwil – Rapperswil – Wädenswil – Zug – Cham – Luzern (bei Einreise über Basel Weiterfahrt bis Luzern über Liestal – Olten – Zofingen – Sürsee) – Sarnen – Brünigpaß.

Der Brünig ist harmlos. Bis Luzern merkt man überhaupt nicht, daß man einem Paß entgegenfährt, und was dahinter kommt, ist auch nicht anders als der Kesselberg oder die Serpentinen zwischen Garmisch und Mittenwald. Aber kurz hinter der Paßhöhe müssen Sie aufpassen: hier dürfen Sie nicht geradeaus in Richtung Brienz – Interlaken weiterfahren, sondern müssen scharf links abbiegen und an den Hängen des Hasliberges entlang nach Meiringen hinunterfahren.

Meiringen hat zwar eine ganze Reihe guter Hotels; aber richtiger ist es entlang der Tram, in Richtung Innertkirchen durchzufahren und hinter den letzten Häusern von Willigen rechts in das Sträßchen zum Rosenlaui einzubiegen. Zwischen dem Reichenbachfall und den Engelhörnerplänen geht es in fünf großen Kehren mäßig bergan, und damit sind Sie auch schon im Rosenlaui.

Vor dem Abstürzen des Wetterhorns zieht der Weg vom Rosenlaui nach Grindelwald hinunter. **Foto: Schuster**



Daß das Rosenlaui ein Hochtal ist, wurde schon gesagt; aber nicht, daß es selbst für Schweizer Verhältnisse zur Extraklasse gehört. Da kann weder der Rheinfall mithalten noch der Nationalpark der Schweiz in Graubünden, der bestimmt schon ganz große Klasse ist. Denn hier stehen Sennhütten aus silbrig verwittertem Tannenholz und Blockhäuser aus den nachgedunkelten Stämmen der Lärche; Bergahornriesen wachsen da auf einem fast ebenen Talboden neben gezackten Satebüschen, deren Zweige wie grüngespritzte Antimonblüten aussehen; Gletscher hängen über glattgeschliffene Rundbuckel herab, wölben sich auf, platzen, und fahren krachend als Eislawinen ab. Weidevieh äst zwischen Berggamander und den Stauden des gelben Enzians auf Bergwiesen, die Wildblumenbuketts gleichen. Kleine, von sturmzerzausten Schwarzkiefern umstandene Moorseen liegen da, auf denen silbern das Wollgras blüht; dahinter aber steigt unvermittelt wildzerrissenes Gewänd himmelhoch auf. Alpenrosengefilz wuchert hier unter Zirben mit handlangen Nadeln so hoch, daß ein sechsjähriges Kind darin verschwindet. Bergklötze aus zu Wellen zusammengestauchtem Kalk scheinen die Hütten der Menschen darunter zu erdrücken; Krummholz steht da, zäh und verfilzt, daß kaum das Wild sich hindurchzwängen kann; darunter aber liegt eine Parklandschaft, wie sie kein Botanischer Garten Europas aufzuweisen hat. Gamswild sieht man hoch oben auf handbreiten Verschneidungen stehen und als Rudel auf den Schuttkegeln am Rande der Baumgrenze; allenthalben pfeifen hier die Murmel, und auf den kalkverspritzten Gesimsen stehen die Reisighorste der Steinadler. Schluchten gibt es da, so breit, daß ein Mann mit gespreizten Armen beide Wände berühren kann; mit stäubendem Sonnengeflimmer von oben, das sich in der nicht abzuschätzenden tosenden Tiefe verliert. Wildwasser umspült gischtend Felsbrocken und steht als schwarzgrauer Schatten vor dem Blau des Himmels, wenn aus zwei, drei Einschnitten gleichzeitig ein Gießbach in denselben regenbogenfarbenflimmernden Tobel stürzt. Schmelzwasser wäscht über Platten, um dann fingerdünn und immer wieder die Richtung ändernd als Rinnsal das Gewänd herabzuhüpfen. Die Viertausender weisen alle Violettschattierungen auf und das Firneis schimmert vom hellsten Blau bis zum dunkelsten Ultramarin. Eine Stille, die weder bedrückt noch ans Herz greift, und ein Ruch von Harz und Heu und Wald und Moor – das ist das, was Sie hier oben erwartet. Ein Landschaftsbild also, wie es die Maler vergangener Jahrhunderte dargestellt haben. Mit einer Fülle von Einzelheiten, aber trotzdem als geschlossenes Ganzes; und mit Detailbildern, die anderswo längst verlorengegangen sind.



Damit ist das Rosenlaui eigentlich genau das Richtige für diejenigen, die einmal abseits des Gänsemarsches bleiben wollen, denen Natur en gros mehr als ein Kalypso bedeutet; die während ihrer Ferien den Wagen abstellen wollen und mit Spaziergängen in ungefährlichem leichtem Terrain zufrieden sind.

In seinem Urlaub kann der Mensch aber nicht allein von der Landschaft leben. Er braucht dazu ein Standquartier, das seinen Ansprüchen, die er während dieser Zeit stellt, genügt. Überwältigend groß ist im Rosenlaui die Auswahl zwar nicht; aber eigentlich gibt es für jeden das Passende: ein Hotel – nicht übermäßig modern, in einem Stil, wie man ihn überall in der Schweiz findet, aber bodenständig und mit eigenem Almbetrieb; Gasthäuser, in denen man bescheidener unterkommt, und Chalets, wie man sie auch im Tale von Aosta findet.

Im Rosenlaui gibt es folgende Möglichkeiten:

Das ist das Rosenlaui: links die Engelhörner, in der Mitte das Wellhorn und rechts das Wetterhorn. **Foto: Würzler**

	Zahl der Betten	offen von — bis	Vollpension alles inbegriffen sfr.	Zimmer pro Person sfr.
Gasthaus Schwendi	18	5 – 10	12,50	3,50–4,00
Gasthaus Zwirgi	12	1 – 12	11,00–13,20	3,50–4,50
Gasthaus Oberzwirgi	11	5 – 10	12,50	4,00
Gasthaus Kaltenbrunnensäge	8	5 – 10	12,50–13,50	3,50–4,50
Hotel Rosenlaui	90	6 – 10	14,50–19,00	4,50–8,50
Chalets Schwarzwald-Alp	30	5–10, 12–4	15,00–18,00	4,50–6,00

Im Mai, wenn die Wildwiesen bunt drauflosblühen, geht es dort oben – das Rosenlaui liegt immerhin 1300 bis 1450 Meter hoch – erst richtig los, und im August oder September, wenn der Altschnee auf den Gletschern abgeschmolzen ist, ist es für das Rosenlaui auch noch nicht zu spät.

Als Tagesausflug nach Grindelwald (aber ohne Wagen!) bietet sich die Große Scheidegg sozusagen von selbst an. Dieser Saumpfad, der durch einen Hochgebirgspark am Fuße des Wellhornes und des Wetterhornes vorbeiführt, ist nicht schwer zu begehen und landschaftlich – wie alles im Raume Interlaken – erste Klasse.

Aber damit sind die Möglichkeiten, die sich vom Rosenlaui aus ergeben, längst noch nicht erschöpft. Als Tagesausflüge – zweckmäßigerweise läßt man diese mit Ruhetagen, an denen man nur kleine Fußwanderungen unternimmt, abwechseln – empfehlen wir Ihnen besonders folgende:

Rundfahrt Susten – Wassen – Schöllenenschlucht – Furka – Rhônegletscher – Grimsel – Oberhasli: prachtvolle Paßrundfahrt um das Sustenhorn und den Dammastock.

Mit Wagen bis Brienz und dann mit Bahn hinauf auf das Brienzer Rothorn: einzigartiger Tiefblick auf den Brienzer See und auf das dahinterliegende Berner Oberland.

Mit Wagen über Interlaken nach Grindelwald, mit Seilbahn auf den First und dann zu Fuß weiter zum Bachalpsee: großartige unbeschwerliche Hochgebirgswanderung angesichts der Viertausender des Berner Oberlandes.

Mit Wagen bis Willingen, dann rechts ab zum Parkplatz am Westeingang der Aareschlucht: großartige, 200 Meter tiefe Erosionsrinne der Aare durch den Querriegel des Kirchet, die an die Gorges du Tarn in Frankreich erinnert.

Mit Wagen zum Grimselpaß, kurz zuvor Wagen stehen lassen und zu Fuß am Südufer des (zweiten) Stausees entlang, bis Sie den Tiefblick auf das obere See-Ende und den darin verschwindenden Unteraargletscher freibekommen: einmalige, an isländische Gletscherbilder erinnernde Hochgebirgsszenerie.

Mit Wagen bis Innertkirchen, dann ein Stück gegen den Susten zu, kurz vor Nessental links ab und die Kehren unterhalb der Gadmer Fluh zur Engstlenalp hinauf: prächtig gelegener Hochalpensee mit Arvenbeständen am Ufer.

Mit Wagen über Grimsel ins obere Rhônetal, durch das Goms hinunter bis Mörel, mit Seilbahn zur Riederalp hinauf und zu Fuß zum Aletschwald: besonders im Spätsommer einzigartiger Blick auf den 27 km langen Aletschgletscher, den größten Eisstrom der Alpen.

Mit ebensoviel Ruhetagen haben Sie damit ein komplettes 14-Tage-Programm für das Rosenlaui. Aber auch dann sind noch nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft: denn das Hotel oben auf dem Jungfraujoch, das höchste Hotel Europas, wo man auch im August mit Polarhunden Schlitten fahren kann, das einsame Binn hoch oben im Wallis, wo das Bergheu hoch über den Gletschern geerntet wird, der stille Öschinensee unter der Blümlisalp, das einsame Val Bedretto unten im Tessin, der Melchsee vor der Stöckalp, der Gelmersee und der Kammweg Rothorn-Brünig sind nur einige der Möglichkeiten, die auch noch im Bereich des Rosenlaui liegen. *Ulrich Sempert*

Jetzt wird mit Radar gestoppt

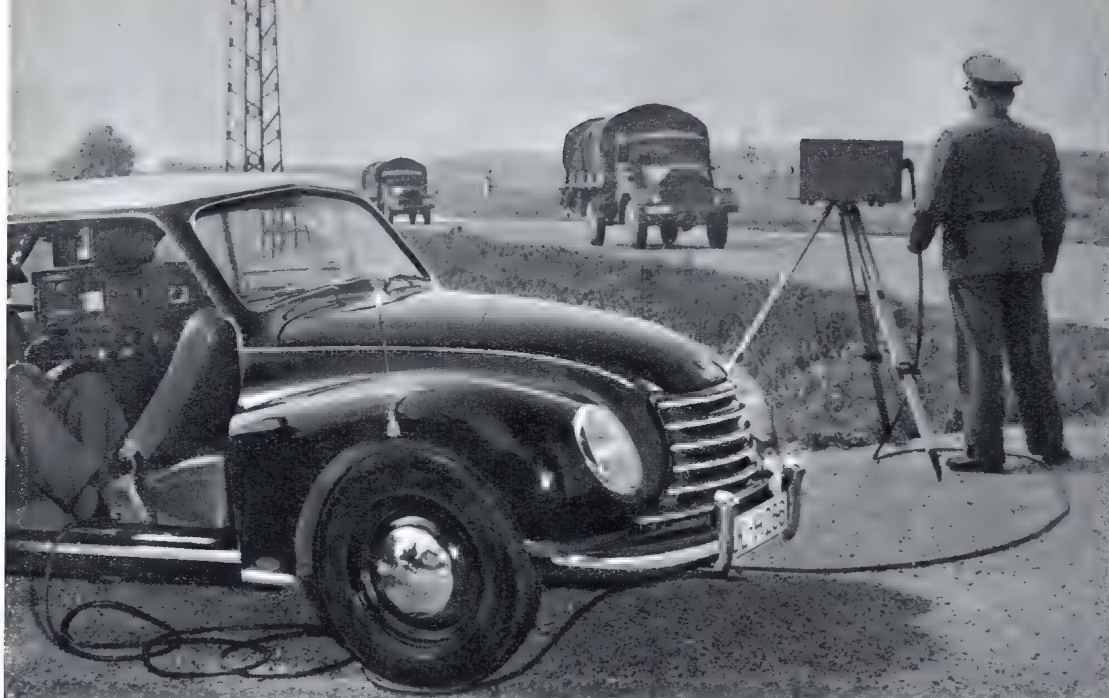
Es ist naheliegend, daß die Verkehrspolizei die Geschwindigkeit von Fahrzeugen innerhalb geschlossener Ortschaften überwacht, nachdem die Geschwindigkeitsbegrenzung wieder eingeführt wurde. Dazu werden heute moderne Geräte, die auf der Radartechnik beruhen, verwendet. Sie gestatten es, die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges viel genauer und auch viel rascher zu bestimmen, als dies früher mit anderen Stoppmethoden möglich war.

Von der Firma Telefunken wurde ein Verkehrsradargerät entwickelt und auf den Markt gebracht, mit dem Fahrzeuggeschwindigkeiten sowie auch Fahrzeugregistrierungen unter Ausnützung des sogenannten „Dopplereffektes" durchgeführt werden können. Der Kraftfahrer wird zwar an diesen Geräten durchaus keine Freude haben. Es ist aber für ihn wichtig zu wissen, daß die Technik und damit die Überwachungsorgane heute über solche absolut schnell und einwandfrei arbeitende Einrichtungen verfügen. Dies ist ein Grund mehr, die leider wieder eingeführte Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortschaften unbedingt einzuhalten, wenn man sich vor Strafmandaten und dem damit verbundenen Ärger schützen will.

Das Verkehrsradargerät besteht im wesentlichen aus zwei Teilen, und zwar dem Antennenteil und dem Anzeigeteil. Der Antennenteil enthält einen kleinen UKW-Sender und eine Richtantenne, durch welche die in diesem Sender erzeugten Schwingungen abgestrahlt werden. Der Anzeigeteil, der mit dem Antennenteil über ein Kabel verbunden, also getrennt vom Antennenteil angeordnet ist, enthält eine umfangreiche Schaltanordnung, innerhalb derer eine Spannung erzeugt wird, deren Scheitelwert der sogenannten Dopplerfrequenz proportional ist. Der Scheitelwert dieser Spannung ist gleichzeitig ein Maß für die Geschwindigkeit des angestrahlten Fahrzeugs. Er dient daher zur Feststellung der Fahrzeuggeschwindigkeit, die in einem direkt in km/st geeichten Instrument angezeigt wird.

Die Wirkungsweise des Verkehrsradargerätes beruht im wesentlichen darauf, daß die von der Richtantenne ausgestrahlte Frequenz von einem Ziel, auf das sie auftrifft, reflektiert und von der gleichen Antenne wieder aufgenommen wird. Befindet sich dieses Ziel, wie dies bei Fahrzeugen der Fall ist, in Bewegung, so besteht zwischen der ausgestrahlten und der reflektierten Welle eine Frequenzdifferenz. Dieser Unterschied ist von der Geschwindigkeit des jeweiligen Zieles abhängig, d. h. die Frequenzdifferenz stellt ein Maß für die Geschwindigkeit des Zieles dar. Werden nun die ausgestrahlte und reflektierte


Der Antennenteil des Telefunken-Verkehrsradars enthält Sender und Antenne.



Wenn Sie unterwegs so ein Kästchen auf dem Dreibein stehen sehen, ist äußerste Vorsicht geboten, auch wenn es kein Freund und Helfer bewacht. Es ist die Radar-Antenne, während im Polizeiwagen das Anzeige- und Meßgerät eingebaut ist. Anzeigegerät – nomen est omen!

Frequenz gemischt, so erhält man die Dopplerfrequenz, welche im Anzeigeteil dazu dient, eine Spannung zu erzeugen, die schließlich in dessen Meßinstrument die Geschwindigkeit des Fahrzeugs direkt anzeigt.

Der Anzeigeteil enthält u. a. mehrere wahlweise einschaltbare und auch auswechselbare Hochpaßfilter, die auf unterschiedliche Grenzfrequenzen abgestimmt sind. Man erreicht auf diese Weise, daß im Anzeigeteil nur solche Dopplerfrequenzen durchgelassen werden, die oberhalb der Grenzfrequenz des jeweils eingeschalteten Filters liegen. Dies hat zur Folge, daß in dem Meßinstrument nur die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge registriert werden, welche die in dem kontrollierten Straßenabschnitt zugelassene Höchstgeschwindigkeit überschritten haben. Da, wie erwähnt, die Filter wahlweise einschaltbar und außerdem auch auswechselbar sind, kann die untere Grenze für Geschwindigkeitsanzeige variiert werden, d. h. das Gerät kann praktisch immer so eingestellt werden, daß nur Geschwindigkeitswerte registriert werden, die über der zugelassenen Geschwindigkeitsgrenze liegen.

An das Verkehrsradargerät kann neben dem Meßinstrument oder an Stelle dieses auch ein Schreibgerät angeschlossen werden, mit welchem die ermittelte Fahrzeuggeschwindigkeit schwarz auf weiß registriert wird. Außerdem ist der Anschluß eines zweiten Anzeigeinstrumentes möglich, welches z. B. vom eigentlichen Anzeigegerät getrennt, mit diesem über ein Kabel verbunden, bei einem Anhalteposten Aufstellung finden kann. Dieser hat dann die Möglichkeit, Fahrzeuge, die die zugelassene Geschwindigkeit überschritten haben, anzuhalten. Schließlich ist es noch möglich, mit dem Verkehrsradargerät eine Fotokamera mit Blitzlichteinrichtung zu kombinieren, so daß die kontrollierten Fahrzeuge auch fotografisch festgehalten werden können.

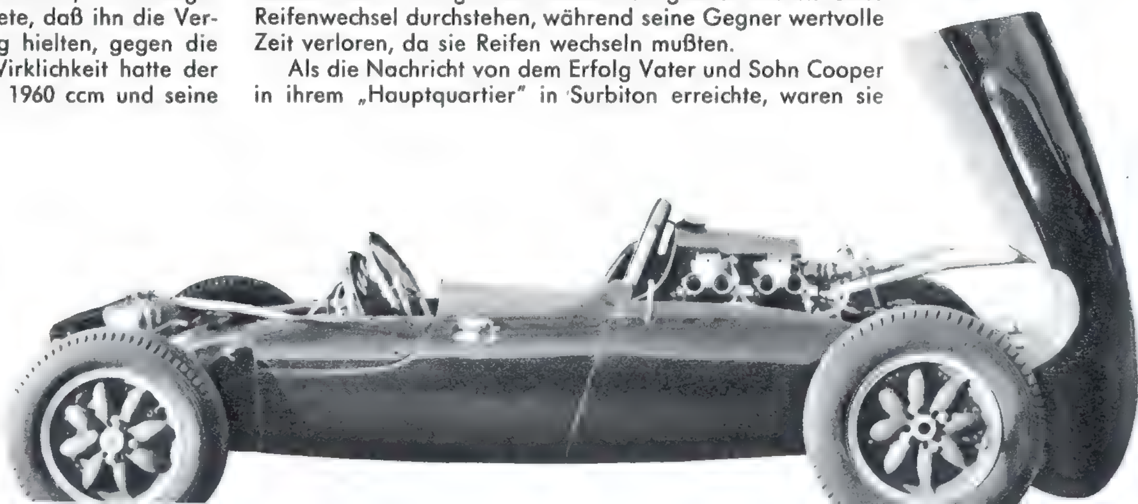
Wie wir bereits erwähnten, sollte der Kraftfahrer davon unterrichtet sein, welche Mittel die moderne Technik zur Überwachung der Geschwindigkeit geschaffen hat. Es ist auch nicht uninteressant für ihn zu wissen, wie solche Geräte aussehen. Das Aufnahmegerät, d. h. der Antennenteil, kann auf einem Stativ untergebracht und am Straßenrand unbemannt, d. h. ohne Bedienungspersonal, aufgestellt werden. Es sieht aus wie ein vergrößerter Fotoapparat und ist, da es ja unbemannt ist, vollkommen unauffällig. Das Anzeigegerät, das, wie erwähnt, mit dem Antennenteil über ein Kabel verbunden ist, kann in einem Polizeikraftwagen Aufnahme finden. Zum Schluß sei noch darauf hingewiesen, daß die Meßgenauigkeit dieses Radargerätes sehr hoch ist, sie beträgt ± 3%. Der Geschwindigkeitsmeßbereich des Gerätes liegt zwischen 20 und 150 km/st, und die Meßzeit, die für eine Messung notwendig ist, beträgt nur 0,1 sec. *Dipl.-Ing. H. Kümmel*

Coopers Pläne für 1958

Der Sieg von Moss auf dem Rob Walker gehörenden Cooper-Climax wird noch lange als einer der überraschendsten Ereignisse in der Sportgeschichte in unserer Erinnerung bleiben. Dem Motor dieses sogenannten Formel 1-Coopers wurde oft genug ein Zylindervolumen von 2,2 Liter zugeschrieben, und zwar weil man befürchtete, daß ihn die Veranstalter nicht für leistungsstark genug hielten, gegen die 2,5 Liter-Wagen zu konkurrieren. In Wirklichkeit hatte der Motor des Moss'schen Wagens exakte 1960 ccm und seine Leistung wurde auf dem Prüfstand mit 174 PS gemessen gegenüber 285 PS der Ferrari und Maserati.

Abgesehen davon, daß Moss am Steuer saß, hatte der Wagen noch einen weiteren Vorteil aufzuweisen, er wog nämlich nur 395 kg und konnte das ganze Rennen ohne Reifenwechsel durchstehen, während seine Gegner wertvolle Zeit verloren, da sie Reifen wechseln mußten.

Als die Nachricht von dem Erfolg Vater und Sohn Cooper in ihrem „Hauptquartier" in Surbiton erreichte, waren sie



Was im Cooper-Heckmotor-Rennwagen drinsteckt, kann man sich am besten vergegenwärtigen, wenn man daran denkt, daß Stirling Moss mit so einem Spielzeug-Auto die Weltelite auf den schnellsten Ferrari und Maserati eindeutig geschlagen hat. Und die besaßen 110 PS mehr als der Cooper!

gerade dabei, in eine neue, moderne Fabrik umzuziehen. Diese Fabrik wurde direkt neben der kleinen Vorstadt-Garage erstellt, in der mehr Rennwagen gebaut wurden als jemals zuvor in irgendeinem anderen Werk. Sie umfaßt Werkstatt, Karosseriebau, eine Abteilung zur Herstellung von Fahrwerk und Rahmen, Endmontage und Bremsstand. Cooper dürfte in seinem neuen Betrieb etwa 20 Mann beschäftigen können, die durchschnittlich etwa zwei Wagen pro Woche im Jahresdurchschnitt herstellen. Die ersten Formel 2-Monoposti für die 1958er-Saison sind jetzt fertig, zwei davon werden mit einer Spezialversion des Coventry-Climax-Motors ausgerüstet sein, der diesmal wirklich 2,2 Liter Hubraum hat. Diese Wagen sind für die Werksfahrer Jack Brabham und Roy Salvadori für Formel 1-Rennen bestimmt. Der Fahrwerksrahmen wurde überarbeitet und verstärkt und dürfte jetzt auch schwersten Strecken, wie z. B. dem Nürburgring, gewachsen sein. Die Vorderradaufhängung ist neu, und zwar finden jetzt Dreieckslenker und Schraubenfedern an Stelle von einer Querblattfeder und Einzeldreieckslenker Verwendung. Ein Kurvenstabilisator ist in einem Rohrquerträger angeordnet, und die einstellbaren Armstrong-Stoßdämpfer, die in den Schraubenfedern liegen, sind am oberen Querträger aufgehängt. Der Vorderachskörper wird am oberen Dreieckslenker in einem Kugelgelenk und am unteren Dreieckslenker mittels eines Gelenkstückes geführt. Der Sturzwinkel ist dadurch leicht einzustellen und ebenso können Federung, vordere Fahrzeughöhe und Neigungswinkel durch Wechseln der Schraubenfedern schnell geändert werden. Die Zahnstangenlenkung wurde vom vorjährigen Modell mit übernommen. Die neue Anordnung der Vorderräder ist stärker und spart außerdem noch an jeder Seite 1,8 kg an ungefedertem Gewicht ein.

Die Hinterräder sind unverändert an einem Dreieckslenker mit Querblattfeder aufgehängt, jedoch wurde auch diese Aufhängung verbessert und verstärkt. Die Querblattfeder ist in zwei Rollenbügeln gelagert, um den Neigungswiderstand zu vergrößern, jedoch wurde jetzt noch ein kurzes Gelenk angebracht, um den Federmittelpunkt gegen seitliches Auswandern zu sichern und Übersteuerungstendenzen auszuschalten.

Der Kraftstoff ist in zwei seitlich angeordneten Behältern untergebracht, von denen jeder 54,2 Liter faßt. Dadurch ist der Mitteltank, der über den Knien des Fahrers lag, weggefallen, und es wurde ein tieferliegender Schwerpunkt erreicht. Der Motor wurde gegenüber früher um 7,6 cm tiefer gesetzt, wodurch die Kurbelwelle horizontal verläuft und nicht mehr in Fahrtrichtung nach vorne geneigt ist. Diese Änderung ermöglicht es, durch Einbau von Übertragungszahnrädern hinter der Kupplung die Antriebswelle auf die gleiche Höhe wie das Getriebe zu bringen. Diese Zahnräder gestatten es ferner, in kurzer Zeit das Übersetzungsverhältnis zu ändern, und zwar brauchen nur Getriebe, Differential und zwei Sicherungsringe abgenommen zu werden, um die Zahnräder zu wechseln.

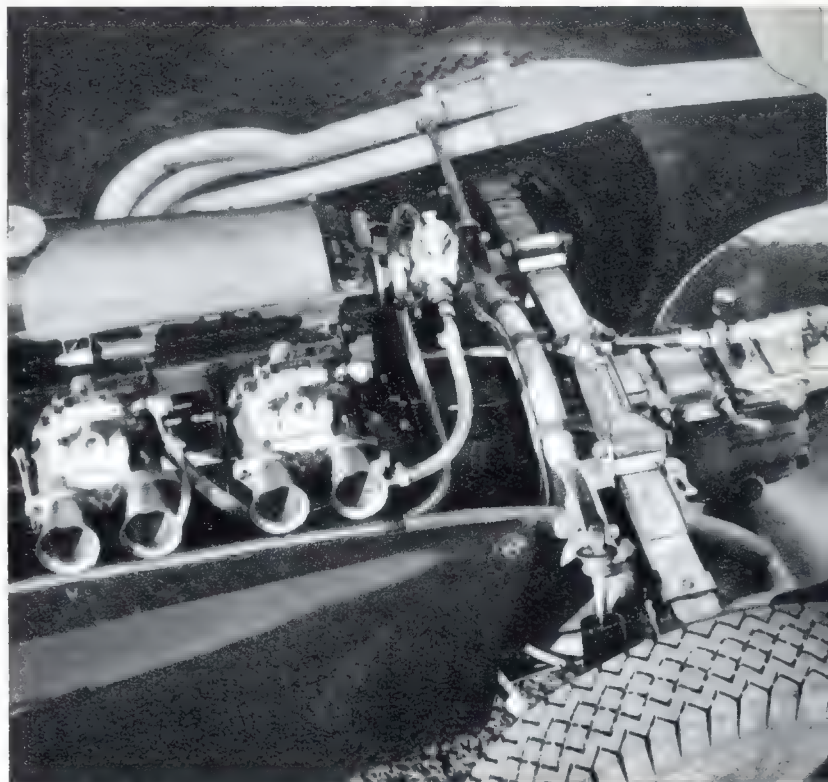
Das Getriebegehäuse wurde verstärkt und hat zwecks Verbesserung der Steifigkeit Rippen erhalten. Die Schaltung des Getriebes erfolgt jetzt über eine Stange mit einem Universalgelenk und nicht mehr über eine Anordnung von mehreren Stangen.

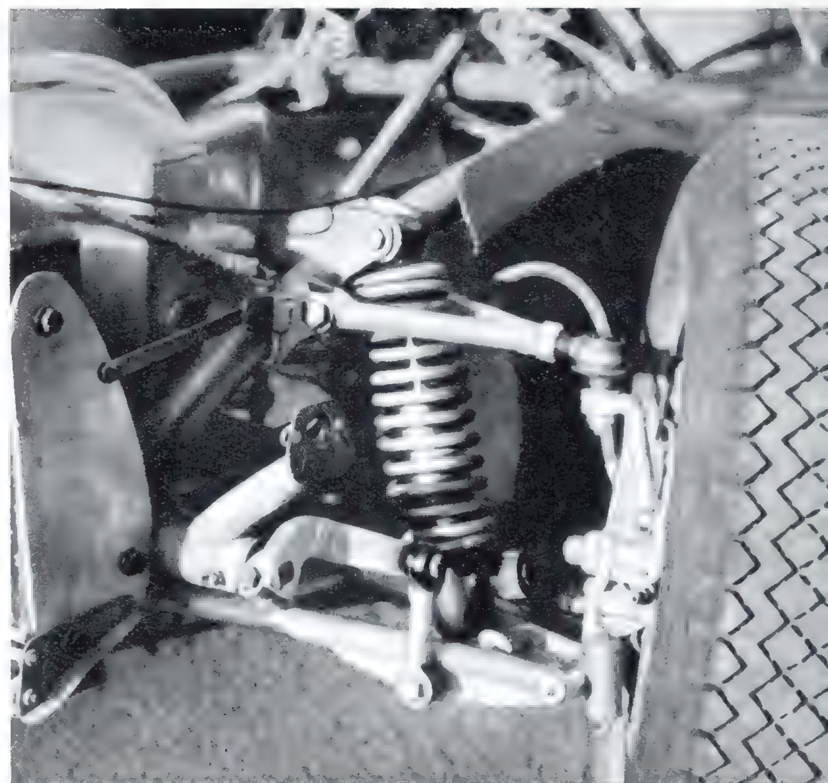
Obwohl der Wagen in vielen Details verstärkt und verbessert wurde, wiegt er mit dem 1,5 Liter-Zweinockenwellen-Climax-Motor für die Formel 2 nur ca. 370 kg und dürfte eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 250 km/st erreichen. Mit zwei Doppel-Choke-SU-Vergasern kostet er 2350 Pfund Sterling (etwa 26 000.– DM). Gegen Aufpreis ist das Fahrzeug auch mit Weber-Vergasern und ZF-Differential erhältlich. Mit dem Formel 1-Motor sollte sich das Gewicht um etwa 10 kg erhöhen, wobei die Motorleistung jedoch bei etwa 195 PS (SAE) liegt und die Höchstgeschwindigkeit auf 275 km/st steigt.

Bald wird auch die Produktion einer modifizierten Version dieses Fahrwerkes aufgenommen werden. Es ist für einen zweisitzigen 1,5 Liter-Sportwagen mit Stromlinien-Karosserie vorgesehen. Inzwischen baut Cooper eine kleine Serie von Formel 3-Rennwagen mit 500 ccm-Einzylinder-Norton-Motor.

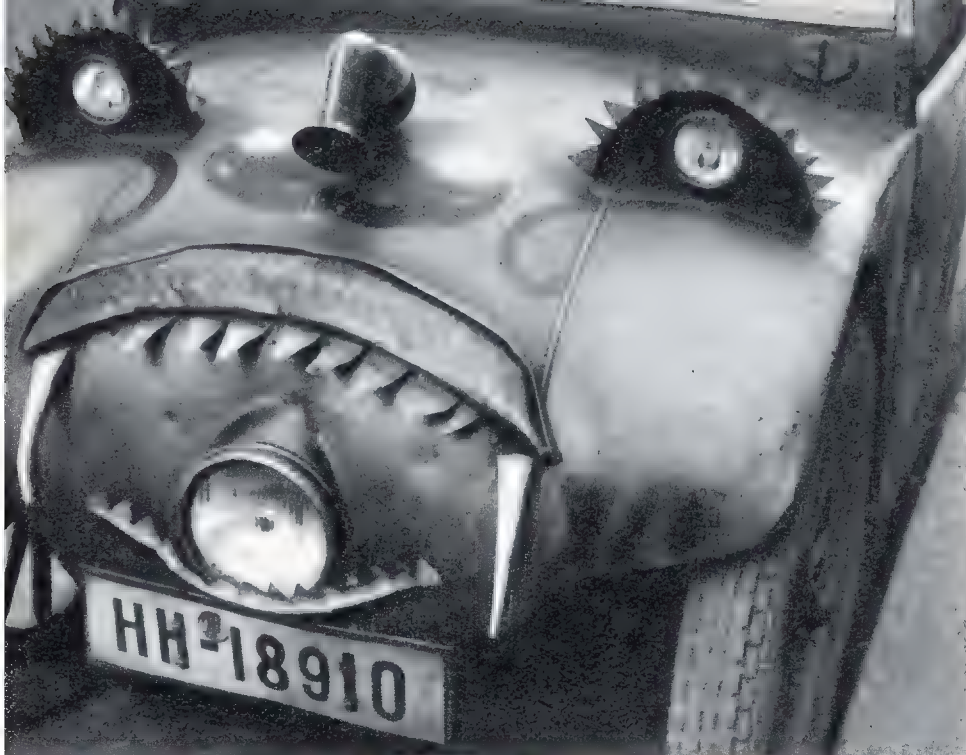
Gordon Wilkins

Die Formel 2-Climax-Maschine mit angeflanschtem Getriebe, dessen Schaltübertragungs-Mechanismus vereinfacht wurde.





Neue Vorderradaufhängung des Formel 2-Cooper mit Schraubenfedern und doppelten Dreieckslenkern.
Fotos: Wilkins



Hanomag-Kommißbrot

Es begann damit, daß wir (mein Bruder ıd ich) uns vor nunmehr 25 Jahren sagten, aß die Motorradfahrerei doch bei Wind und /etter recht lästig sei und wir uns nach einem erbeinigen Untersatz mit Verdeck umsehen ›llten. Damals kam für arme Pennäler bzw. ·udenten in dieser Hinsicht nur ein Fahrzeug Frage: der Hanomag.

Wir erstanden also solch ein „Kommiß-rot" in Gestalt eines prächtigen Sportzwei-tzers, der sich von dem Serienmodell ledig-:h durch fehlende Türen unterschied. Dafür aren seitliche Ausschnitte in der Karosse, ırch die man mit – damals noch – jugend-:hem Elan auf die nicht gerade sehr weichen unstledersitze sprang. Gegen Regen und älte gab es ein Klappverdeck und Einsteck-:heiben, deren Dichtheit bei der enormen ·reichbaren Geschwindigkeit (55–60 km/st) ɔum zu wünschen übrigließ. Der Wagen ɔtte Rechtslenkung und ein 3-Gang-Getriebe it innenliegender Kulissenschaltung. Direkt ɜben dem Schalthebel lag der Hebel für die andbremse, die – wie die Fußbremse übri-ɜns auch – als Bandbremse mehr schlecht als ɜcht auf eine große Trommel wirkte, die auf ie starre Hinterachse geschweißt war. Wenn ; längere Zeit bergab ging, fühlte man förm-:h am Bremspedal, wie sich der Belag unter ·heblichem Gestank und blauen Rauch-:hwaden verflüchtigte. Der Antrieb vom Ge-iebe zur Hinterachse erfolgte mit einer über-imensionierten Rollenkette, die wahrhaft barbarische Behandlung vertrug und sich be-mühte, die Stöße des Einzylinders mit 500 ccm und 10 PS etwas zu mildern. Stoßdämpfer waren unbekannt. Die Federung bestand hin-ten aus zwei ungedämpften, freischwingen-den Spiralfedern und vorn aus einer querlie-genden Blattfeder, die im Verein mit dem kur-zen Radstand das Mäxchen immer fröhlich nickend seines Weges ziehen ließ. – Einen elektrischen Starter gab es nicht, aber die neueren Modelle hatten wenigstens Batterie-zündung und einen Tupfer am Pallas-Ver-gaser, der das bisweilen recht mühsame An-werfen des Motors mit einem Handhebel, der zwischen den Sitzen lag, erleichterte. Vergaß man dabei, die Zündung auf spät zu stellen, so konnte einem der Hebel ganz schön aus der Hand gefeuert werden. Die Batterie und auch die Leistung der Lichtmaschine waren recht kümmerlich – nach wenigen Stunden Nachtfahrt wurde trotz dem nur einen im Bug des Fahrzeuges liegenden Scheinwerfer der Strom für die Zündung so schwach – jeden-falls bei unserem alt erstandenen Auto –, daß das Ganze sich nur noch mit heftigen, un-regelmäßigen Detonationen im nicht gerade großartig gedämpften Auspuff fortbewegte, die aber sofort dem wohlvertrauten Geknat-ter wichen, wenn zwischendurch mal auf Standlicht zurückgeschaltet wurde. Der Motor war übrigens auch ohne weiteres nach Ein-stecken eines Kistennagels in das Zündschloß anzuwerfen, was denn auch von bierseligen Freunden weidlich ausgenützt wurde.

er kleine Hanomag war – und ist heute noch – fast allen seinen Besitzern Gegenstand liebender und auch nach-chtiger Verehrung. Die Nachsicht war nötig, denn eine Idealkonstruktion war er gewiß nicht. Verzierungen wie ɹf dem Bild oben dürften heute dem Auge des Gesetzes unangenehm auffallen. Als Roadster sieht der Hanomag ɹch heute noch recht hübsch aus.



Die stereotype Scherzfrage, ob denn das Auto mehr Wasser oder Benzin brauche, habe ich eigentlich nie so recht beantworten können – tatsächlich war aber der Benzin-verbrauch sehr gering. Der Wasserverbrauch des hinten im Motorraum stehenden Kühlers war bei unserer Fahrerei (Bleifuß!) hingegen nicht ohne, und das Kühlwasser kochte eigentlich bei jeder Steigung, was den bra-ven Motor aber nicht weiter verdroß – man merkte das eigentlich nur daran, daß er noch schlechter zog und brenzlich roch. Letzteres rührte jedoch ab und an auch vom Ölmangel her – die ganze Schmierung des Motors war überhaupt ein Buch mit sieben Siegeln. Sie wurde von einer Frischölpumpe besorgt, die das Öl in vier Leitungen mit einstellbarer Durchflußmenge an die vier Hauptölstellen des Motors drückte – oder drücken sollte. Eine sichere Kontrolle, ob sie das tat oder ob vielleicht eine Leitung verstopft oder gar der Ölbehälter leer war, gab es nicht. Die mei-sten Hanomag-Fahrer kippten nach Ab-schrauben des Ventildeckels alle paar hun-dert Kilometer einen Tassenkopf voll Öl in den seitlichen Stoßstangenschacht. Das wuß-ten wir in unserem jugendlichen Unverstand aber nicht und das hat letzten Endes unserem Mäxchen das Leben gekostet. Sein Motor fraß nun aber nicht fest – das hätte er uns nie angetan –, sondern hauchte langsam sein Leben aus, bis er so viel Luft zwischen Kolben und Zylinderwand hatte, daß er nicht mehr in Gang zu bringen war. Für eine durch-greifende Reparatur hatten wir Pennäler, die wir das ganze Auto für 75 Mark gekauft hat-ten, natürlich kein Geld – außerdem überstieg der Verbrauch an Hinterradbereifung (Starr-achse und 100 cm Spur!) sowieso schon er-heblich unseren Etat. So wurde Mäxchen kalt-gestellt und fristete noch eine Weile – zum Hühnerstall degradiert – ein freudloses Da-sein, bis meinem alten Herrn das knallrote Vehikel vor dem Hause ein Dorn im Auge wurde und er es über Nacht von einem Schrotthändler entfernen ließ. Nur gut, daß andere Kommißbrote ein nicht so unrühm-liches Ende fanden und noch heute einer stau-nenden Umwelt beweisen, daß es auch vor einem Vierteljahrhundert schon recht brauch-bare Kleinwagen gab. *Dr. G. Scholz*

Die Animatoren

Kürzlich stöberte ich in einem uralten Band von MOTOR und SPORT. Besonders der Automobilsport interessierte mich darin. Und ich entdeckte dabei eine große Anzahl von kleinen Rennen, wie man sie heute gar nicht mehr kennt. Da gab es ein Gabelbach-, ein Taubensuhl-, ein Kesselberg-, ein Hainberg- und was weiß ich noch für Bergrennen. Und im Winter, wenn die Bergstrecken zugeschneit oder vereist waren, ging man auf zugefrorene Seen. Joachim von Morgen und viele andere lieferten sich dort damals mitreißende Kämpfe. Ernst Udet trat mit seinem Flamingo gegen einen Bugatti an, und neben den „Kanonen" fand auch der Nachwuchs ein reiches Betätigungsfeld. Bis in die dreißiger Jahre hinein wurden diese vielen kleinen Rennen von den regionalen Clubs mit viel Begeisterung und wenig Geld veranstaltet. Heute gehört das in Deutschland alles der Vergangenheit an. England ist in Europa eigentlich noch das einzige Land, in dem alljährlich eine Unzahl von kleinen Rennen stattfindet, und zwar in Form von Clubmeetings, bei denen die simpelsten Tourenwagen zugelassen sind. In Deutschland gibt es 1958 eigentlich nur noch drei große repräsentative Automobilrennen und eine Reihe kleinerer Rennveranstaltungen, die man jedoch an fünf Fingern abzählen kann. Selbst Frankreich, von dem man nach Le Mans annahm, daß es nun dem Automobilsport jegliche Existenzberechtigung absprechen würde, führt in diesem Jahr allein 22 internationale Rennen durch. Dabei gehört doch Deutschland zu den im Automobilbau führenden Ländern. Und unter den Hunderttausenden seiner Automobilbesitzer finden sich sicher viele, die gerne einmal feststellen möchten, wie es um ihre Fahrfähigkeit bestellt ist. Sie haben jedoch keine Möglichkeit dazu, und es bleibt ihnen schließlich nichts anderes übrig, als einmal im Jahr von ihren Ambitionen zu träumen, wenn sie am Nürburgring die internationale Spitzenklasse bei den 1000 Kilometern oder dem Großen Preis sehen. Zweifellos sind wir froh, daß wir noch einige Großveranstaltungen des Automobilsportes haben, aber trotzdem sollte man den Automobilsport auf eine breitere Basis stellen und ihn durch Breitenwirkung populärer machen. Gewiß sind die Schwierigkeiten hier größer als früher. Die Behörden lassen sich nur sehr schwer dazu bewegen, eine Bergstrecke oder Nebenstraßen (von Hauptstraßen kann freilich wegen der Verkehrsdichte nicht mehr die Rede sein) für motorsportliche Veranstaltungen freizugeben. Der Schrecken von Le Mans sitzt noch allen zu sehr in den Gliedern, obwohl das Sicherheitsproblem bei kleinen Clubveranstaltungen leicht gelöst werden könnte. Die örtlichen Clubs bringen nur noch sehr wenig, teilweise sogar überhaupt keine Initiative und schon gar keinen Idealismus mehr auf. Man ist dort vielfach der Ansicht, daß dies alles nur mit einem entsprechenden Etat zu machen sei, der zumeist dann noch eine fünfstellige Zahl aufweist.

Daß dieser Zustand geändert werden muß, wenn überhaupt noch eine begrenzte Möglichkeit motorsportlicher Betätigung auch der „Minderbemittelten" bestehen bleiben soll, ist allerorten bekannt. Nur hat sich noch niemand gefunden, der neue Wege aufgezeigt hätte und bereit wäre, den ersten Schritt zu tun. Interessanterweise sind es nun gerade einige aktive Fahrer gewesen, die vor einigen Tagen die Initiative ergriffen, um den augenblicklichen Zustand zu ändern. Graf Berghe von Trips und Dr. Bernartz luden mit Unterstützung der Firma Teves zu einer „Round-Table-Konferenz" nach Frankfurt ein, an der einige Renn- und Rallye-Fahrer teilnahmen. Richard von Frankenberg, Wolfgang Seidel, Helm Glöckler, Europa-Rallye-Meister Hopfen und andere waren mit dabei, und als Gäste waren zwei Amerikaner erschienen, darunter Mr. Ely, der Präsident der Automobil-Touring- und Motorsport-Association, der die in Europa stationierten motorsportinteressierten Amerikaner angehören. Diese amerikanische Association, kurz ATMA genannt, beweist uns, daß man auch mit sehr geringen Mitteln Rennen veranstalten kann. Sie führt nämlich allein 1958 5 Berg- und 5 Rundstreckenrennen auf Flugplätzen bzw. deutschen (!) Bergstrecken durch. Bei den Flugplätzen handelt es sich um amerikanische Air Bases. Nun, wird man uns sagen, gut, das können die Amerikaner, aber wo wollen wir Flugplätze hernehmen? Im Laufe der Frankfurter Diskussion stellte sich jedoch heraus, daß es gar nicht so schwer ist, hier eine Lösung zu finden, die ATMA erklärte sich nämlich bereit, ihre deutschen Sportkameraden zu ihren Rennen einzuladen. Man wird gemeinsam mit den Deutschen beraten, wie das in der Praxis aussieht und wie man das Sportprogramm eventuell noch ausweiten kann. Was die Bergrennen angeht, so ist es bei dem Eindruck, den Uniformen (besonders seit 1945 aber amerikanische) auf unsere Behörden machen, ohne weiteres klar, daß es unseren Alliierten leichter ist, eine deutsche Strecke freizubekommen. Es sollte jedoch auch den großen deutschen Clubs möglich sein, mit einigem diplomatischem Geschick auf abgelegenen und wenig befahrenen Bergstraßen Nachwuchsrennen zu veranstalten. Ganz davon abgesehen, daß derartige Rennen für abseits gelegene Orte auch von einigem wirtschaftlichem Wert sind. Leider wird da jedoch von den Clubs sehr wenig getan. Die Frankfurter Idealisten – so möchte ich sie fast nennen – sind nun im Laufe einer sehr interessanten Diskussion übereingekommen, daß eine treibende Kraft die Clubs und die Öffentlichkeit entsprechend animieren müsse, um letzten Endes etwas zu tun. Man wurde sich dabei darüber klar, daß man sich nicht gegen die Clubs stellen sollte, sondern mit ihnen freundschaftlich zusammenarbeiten und ihnen neue Ideen zutragen und Vorschläge unterbreiten müsse. Man schritt deshalb zur Gründung einer Union Gleichgesinnter, die der „Deutsche Sportfahrer-Kreis" – DSK – genannt wurde. Dieser DSK will keine Rennen als „neuer" Club aufziehen, sondern „Animator" sein und bei jeder Gelegenheit seine „gewichtige" Stimme erschallen lassen, denn es gehören ihm nur Lizenzfahrer an. Richard von Frankenberg wurde zum Präsidenten, Graf Trips und Mr. Ely zu Vizepräsidenten gewählt. Dr. Bernartz fungiert als Geschäftsführer und Günther Isenbügel, der den Rennfahrerlehrgang der Scuderia Hanseat auf dem Nürburgring ins Leben rief, als Verbindungsmann zur Presse. Von allen „Round-Table-Gesprächen", die bisher den Automobilsport und seine Krise zum Inhalt hatten, ist dies wohl das einzige wirkliche wertvolle und positive, denn es wurde nicht nur „geredet", sondern auch gehandelt. Es blieb nämlich nicht nur bei der Gründung der DSK, sondern man kam schon bei der Gründungsversammlung zu einem Ergebnis mit den Amerikanern. Können doch die deutschen „Sportfahrer" ab sofort an den Rennen der ATMA teilnehmen. Diese Rennen sind für Touren- und Gran Turismo-Wagen ausgeschrieben. Will man aber heute in Europa an Gran Turismo-Veranstaltungen teilnehmen, dann trifft man dort zum Beispiel auf die Giulietta Sprint Veloce oder den Porsche Carrera, gegen die ein Porsche 1600 oder MG-A oder DKW keine Chancen hat. Auch daran dachte man beim DSK und will entsprechende Rennen – vorerst die der ATMA – nach einer Handicapformel austragen. So daß ohne weiteres ein Porsche 1600 gegen einen Carrera fahren kann usw., und zwar im gleichen Rennen. Nun gibt es aber sicher einige, die die Nase rümpfen, wenn sie das Wort Handicap hören, und weiter argumentieren, daß es doch recht schwierig sei, hier die wirkliche, die ideale Lösung zu finden. Nun, dazu kann man nur sagen, daß England und seine Dominions schon sehr lange Handicaprennen austragen und schließlich die sogenannten Indexwertungen in Le Mans oder Sebring auch nichts anderes als eine Handicapformel darstellen. Gewiß wird es einige Zeit dauern, bis man genügend Erfahrung gesammelt hat, um eine „richtige" Formel zu finden. Entscheidend ist aber meines Erachtens nicht, daß schon von Anfang an diese Formel „stimmt", sondern viel viel mehr die Aussicht, endlich wieder fahren zu können. Von dieser Perspektive aus betrachtet, ist die Initiative des kleinen Kreises von Frankfurt sehr zu begrüßen, und man sollte ihn dazu ermuntern, recht oft seine Stimme in der Öffentlichkeit zu erheben, damit sie eines Tages auch wieder von der Industrie (wie in England und Frankreich) vernommen wird, die verschiedentlich heute den Sport noch nicht braucht, sich aber bei der rückläufigen Tendenz der Hochkonjunktur seines Wertes eines Tages gerne wieder bewußt werden wird. Zum Abschluß sei noch vermerkt, daß ONS-Präsident Professor Eberan von Eberhorst als Gast anwesend war und willig seinen Rat zur Verfügung stellte. Das ist erfreulich, zeigt es doch, daß die „neue" ONS Kontakt mit den Aktiven sucht und mit dazu beitragen will, neue Wege des Automobilsportes zu finden, wenn ihre Funktion auch nur eine überwachende, eine leitende ist. Aber es werden auch auf diesem Wege den Clubs neue Anregungen zugeleitet. Bedauerlich jedoch ist, daß die eingeladenen Behörden nicht erschienen und auch keine Vertreter entsandten ...!

Günther Molter

Runde um Runde

Der Italiener Abarth hat für dieses Jahr interessante Pläne. Er soll auf Grund eines Abkommens mit Alfa Romeo Teile für 100 Giulietta Sprint für einen Gran Turismo-Wagen erhalten. Das Zylindervolumen dieser Wagen wird auf 1 Liter reduziert werden. Abarth will insgesamt 100 Fahrzeuge des neuen Typs herstellen, so daß eine Homologierung als Gran Turismo möglich ist. Der neue Abarth-Alfa Romeo soll eine Höchstgeschwindigkeit von 185 bis 190 km/st erreichen und wird sicher für alles, was in dieser Klasse existiert, ein sehr ernst zu nehmender Konkurrent sein.

*

Das 24 Stunden-Rennen von Le Mans ist ausgezeichnet besetzt und verspricht spannende Kämpfe zu bringen, besonders, nachdem das neue Reglement für den Wettbewerb um den Coupe des Constructeurs nur noch Wagen bis zu 3 Liter zuläßt und die Monstre-Sportwagen mit 4,5 und 5 Litermotoren nicht mehr starten können. England, das den 24 Stunden von Le Mans nach wie vor große Bedeutung besonders im Hinblick auf den amerikanischen Markt zugesteht, ist mit 22 Fahrzeugen vertreten, dann folgen Italien mit 19, Frankreich mit 8 und Deutschland mit 6. Unter dem englischen Kontingent befinden sich drei Werks-Aston Martin, zwei der neuen 3 Liter Jaguar der Ecurie Ecosse, Lister-Jaguar, 2,6 Liter Frazer-Nash, AC-Bristol und 2,2-, 1,5-, 1,1- und 0,75 Liter-Lotus. Den Engländern stehen nicht weniger als zehn 3 Liter-Ferrari, vier davon Werkswagen, gegenüber. Unter den restlichen Teilnehmern befinden sich noch privat gemeldete Jaguar und Aston Martin, ein Lister-Jaguar der Ecurie Nationale Belge, 2 Liter-Maserati, 750er DB, Osca, Elva und Stanguellini. Deutschland ist mit sechs Porsche vertreten, darunter drei Werkswagen, und zwar handelt es sich um zwei 1,6 Liter und einen 1,5 Liter. Außerdem starten noch Hugus, de Beaufort und Goethals auf 1,5 Liter Porsche. Also eine erstklassige Besetzung, bei der besonders die Aston Martin, Jaguar, Jaguar-Lister und natürlich die neuen Ferrari Testa Rossa in der Spitzengruppe zu finden sein dürften. Dabei sollte nicht übersehen werden, daß Aston Martin mit so ausgezeichneten Fahrern wie Moss und Brooks am Start ist. Gespannt darf man auch sein, wie der 1,6 Liter Porsche in der Gesamtwertung und gegen die 2 Liter-Wagen abschneiden wird. Mit einem Fahrer wie Jean Behra am Steuer, der ja von Porsche für 1958 verpflichtet wurde, kann er die 2 Liter-Klasse gewinnen. Nicht weniger interessant ist auch der Zweikampf der Porsche gegen den Lotus mit dem neuen Coventry-Climax-Motor mit zwei obenliegenden Nokkenwellen in der 1,5 Liter-Kategorie.

*

Wie der Automobil-Club von Brescia jetzt offiziell mitteilt, wird die Mille Miglia 1958 als eine Art Tourenwagenprüfung auf der rund 1600 km langen Strecke von Brescia über Trient (am Gardasee entlang) – Belluno – Triest – Gorizia – Udine – Tolmezzo – Pieve di Cadure – Fiera di Primiero – Canazei – Cortina d'Ampezzo – Bruneck – Bozen – Mendola – Vermiglio – Sondrio – Lecco – Terme di Boario – Edolo – Dimaro – Tione nach Brescia 8. Juni durchgeführt. Zugelassen sind normale, verbesserte und Spezial-Tourenwagen sowie normale, verbesserte und Spezial-Gran Turismo-Fahrzeuge der Klassen bis 750, 1000, 1300, 2000 und über 2000 ccm und der Unterklassen bis 650, 1100 und 1600 ccm. Die Mille Miglia ist außerdem mit mehreren Sonderprüfungen ausgestattet, und zwar finden auf folgenden Etappen Geschwindigkeitsprüfungen statt: von Nave nach S. Eusebio, von Triest nach Opicina, von San Martino de Castrozza zum Passo Rolle, von Appiano zum Passo Mendola, von Ponte di Legno zum Passo Tonale, von Dimaro nach Madonna di Campiglio, von Barghe nach S. Eusebio und von Stocchetta nach Brescia.

*

Zu den in letzter Zeit aufgetauchten Gerüchten, Vanwall wolle 1958 nicht starten, erreicht uns aus England die Meldung, daß Tony Vandervell doch mit seinen Rennwagen in der Automobilweltmeisterschaft 1958 konkurrieren wird. Die Umstellung auf Flugkraftstoff ist jetzt abgeschlossen und soll bei dem Vierzylinder mit abgewandelter Boscheinspritzung eine weitere Leistungssteigerung gebracht haben. Vanwall will schon in Syrakus fahren, um die Wagen vor dem Grand Prix von Monaco noch einer eingehenden Erprobung zu unterziehen. Der Vertragsabschluß von Moss als Fahrer Nr. 1 von Vanwall wird in Kürze erwartet, außerdem wollen auch Brooks und Lewis-Evans wieder mit Tony Vandervell einen Vertrag für den Formel 1-Vanwall abschließen.

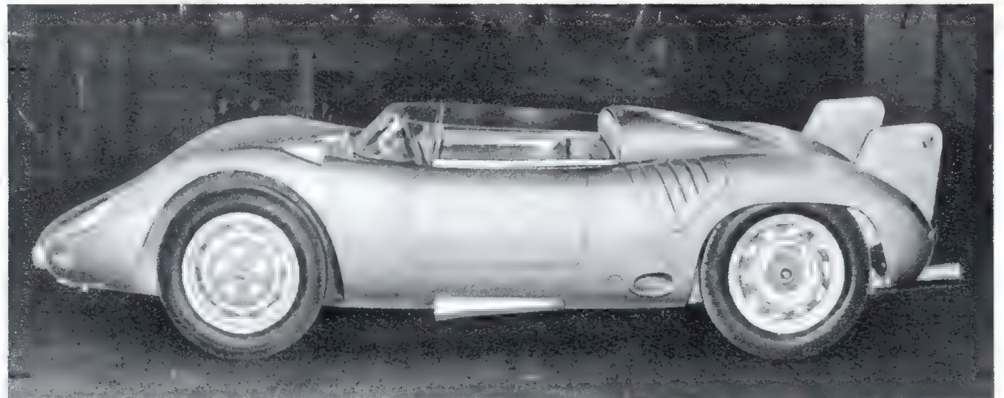
*

Wie die Schweizer „Automobil Revue" berichtet, hat die Nationale Sportkommission von Spanien alle internationalen Rennveranstaltungen auf ihrem Gebiet verboten, solange die spanischen Fahrer nicht die Möglichkeit haben, sich mit der ausländischen Konkurrenz mit gleichen Waffen zu messen. Kommentar überflüssig . . .!

*

Der für den 26. bis 29. April angesetzte Rennfahrerlehrgang des schweizerischen SAR und des Automobil-Clubs der Schweiz läuft auf einem 13 km langen Kurs des Autodrome von Linas-Montlhéry ab. Dieser Kurs enthält gleichzeitig eine Bergrennstrecke. Der Lehrgang umfaßt acht Trainingsabschnitte, zu denen Ausbildung an verschiedenen Kurven und Kurvenpartien auf ebenem Gelände, an Steigungen und im Gefälle, rennmäßiges Bergtraining, Slalom und Brems- und Beschleunigungsprüfungen gehören. Erstmals kann auch an Spezialgeräten die Reaktionsfähigkeit getestet werden. Ferner halten Ex-Mercedes-Benz-Rennleiter Neubauer, Paul Frère und Richard von Frankenberg Fachreferate. Die Anschrift der Veranstalter: SAR, Postfach 1266, Transit, Bern, Schweiz.

*



Porsche setzte in Sebring diesen verbesserten Rennsportwagen ein, der einen leichteren Gitterrohrrahmen als früher, eine verbesserte Vorderachse, schrägverrippte Bremstrommeln, zentral sitzendes Lenkgetriebe mit gleichlangen Spurstangen, größere Federwege, Pendelhinterachse mit tiefgelegtem Drehpunkt und Gradführung, Progressivfeder mit Stoßdämpfer kombiniert und ein neues Fünfganggetriebe mit Tunnelgehäuse hat. Der Motor erfuhr keine grundsätzlichen Veränderungen und soll jetzt als 1,5 Liter 142 PS bei 7200 U/min und als 1,6 Liter 150 PS bei 7200 U/min leisten. Die Ölkühlung erfolgt über die als Oberflächenkühler ausgebildete vordere Haube. Die Leichtmetallkarosserie ist niedriger und aerodynamisch noch besser durchgebildet. Eine Rundumverglasung des Fahrersitzes verringert den Luftwiderstand. Durch Einsparung von etwa 30 kg beträgt das Gesamtgewicht des Spyders jetzt trocken ca. 520 kg.

Die Daytona Speed Week verlief in diesem Jahr ziemlich sang- und klanglos, da im Gegensatz zu 1957 die großen Corporationen von Detroit abwesend waren. Die Veranstalter hatten der Geschwindigkeitsprüfung auch einen neuen Namen gegeben. Sie hieß nicht mehr „Speed Week", sondern „International Safety and Performance Trials", was frei übersetzt ungefähr „Internationale Sicherheits- und Leistungs-Prüfungen" bedeutet. Die größte Überraschung war jedoch, daß als „Pace-car" – Schrittmacherwagen – kein amerikanisches Superautomobil zur Verfügung stand, sondern ein Jaguar 3,4 Liter. Ein Beweis, wie sehr die Engländer jede Möglichkeit wahrnehmen, um die amerikanischen Enthusiasten mit ihren Automobilen sportlichen Charakters bekannt zu machen. Bei uns glaubt man auch noch zu einem Zeitpunkt auf den Sport als Propaganda-Mittel verzichten zu können, in dem die Konjunktur bereits deutliche Anzeichen einer rückläufigen Tendenz zeigt.

Daytona Beach brachte in diesem Jahr keine Sensationen. Schnellster Tourenwagen über die Meile mit fliegendem Start war ein 1958er Pontiac Chieftain, der 232,7 km/st erreichte, während die überhaupt schnellste Zeit von einem aus einem 1956er Ford entwickelten Versuchswagen gefahren wurde, der auf 258,67 km/st kam.

Am Sandstrand von Daytona Beach lief übrigens auch eine sogenannte „Prestige-Klasse", in der ein Ford Continental mit 192,76 km/st Durchschnitt für die fliegende Meile den Sieg vor einem Chrysler Imperial und einem Cadillac davontrug. Gümo

Welche Papiere verlangen die Reiseländer?

Weitere Lockerungen lassen darauf hoffen, daß man in näherer Zukunft ins Ausland fahren kann, ohne sich vorher umständlich um alle möglichen Papiere – für jedes Land anders – kümmern zu müssen. Schon jetzt verlangen die wichtigsten Reiseländer nur noch die Grüne Versicherungskarte und allenfalls den Reisepaß, Österreich verzichtet sogar auf beides. Die folgende Aufstellung berücksichtigt alle bis zum 1. April bekannten Neuregelungen.

Land	Paß	Triptyk oder Carnet	Grüne Versicherungskarte	Int. Zulassung [1])	Int. Führerschein [1])	Visum
Andorra[2])	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Belgien	—	—	ja	—	—	—
Dänemark	ja	ja	ja	—	—	—
Frankreich[3])	—	—	empfohlen	—	—	—
Griechenland	ja	ja	empfohlen	ja	ja	—
Großbritannien	ja	ja	ja	ja	—	—
Italien[3])	ja	—	empfohlen	—	—	—
Jugoslawien	ja	ja	grüne u. gelbe	—	—	ja[4])
Luxemburg	—	—	empfohlen	—	—	—
Monaco[5])	—	—	empfohlen	—	—	—
Niederlande	—	—	ja	erst ab 9 Tage Aufenth.		—
Norwegen	ja	—	ja	—	—	—
Österreich	—	—	—	—	—	—
Portugal	ja	ja	ja	—	—	—
San Marino[6])	ja	—	empfohlen	—	—	—
Schweden	ja	—	ja	—	—	—
Schweiz	—	—	ja	—	—	—
Spanien	ja	ja	ja	ja	ja	ja[7])

Wo kein Paß verlangt wird, ist der behördlich ausgestellte Bundesbürger-Personalausweis unbedingt erforderlich. An seiner Stelle gilt nur der Paß, keinesfalls aber etwa der Führerschein, ein Verbandsausweis oder ähnliches.

Generalregel für jede Auslandsreise: Grüne Versicherungskarte mitnehmen! Sie ist (außer in Österreich) noch überall erforderlich oder zumindest empfohlen, in Jugoslawien dazu sogar auch noch eine gelbe.

1. Int. Zulassung und Int. Führerschein stellt, gebührenpflichtig, die zuständige heimatliche Polizeidienststelle gegen Vorlage des Kraftfahrzeug- und des Führerscheines aus. Sie haben ein Jahr Gültigkeit, können aber verlängert werden.

2. Für Andorra genügt, von Frankreich kommend, der deutsche Reisepaß; von Spanien kommend ist das für Spanien sowieso notwendige Visum gültig.

3. Benzingutscheine für Reisen nach Frankreich sowie auch nach Italien (die das Benzin um ca. $1/3$ verbilligen!) empfiehlt es sich, schon vor Reiseantritt in Deutschland bei Automobilclubs oder Großbanken zu erwerben. Der Liter Normalbenzin kommt so in Frankreich auf etwa 65 Pfg. und in Italien auf 63 Pfg.

4. Ein Visum für Jugoslawien bekommt man (auch nach dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen) bei den weiterhin bestehenden Konsulaten in Mehlem, Hamburg und Berlin, außerdem, wenn man schon unterwegs ist, nahe der jugoslawischen Grenze, z. B. beim Konsulat in Klagenfurt, wo man ein Formular auszufüllen sowie zwei Paßbilder abzugeben hat und gleich drauf warten kann. Ein solches Touristen-Visum (für Geschäftsreisende gelten andere Bedingungen) hat den Vorteil, daß man beim Geldumtausch einen wesentlich günstigeren Kurs erhält; es gilt bis zu 30 Tagen.

5. Für Monaco sind die Dokumente für Frankreich gültig.

6. Für San Marino sind keine weiteren Dokumente und Ausweise nötig als diejenigen, die man ohnehin für die Anreise durch Italien benötigt.

7. Das Visum für Spanien ist 90 Tage gültig, kostet 17.10 DM und berechtigt zur dreimaligen Ein- und Ausreise. Aus „DDD"

40000 km mit der Isabella TS

Wir werden in nächster Zeit einmal wieder eine Isabella TS testen. Als Vorgeschmack bringen wir hier den Bericht eines Schweizer Lesers. Red.

Ein wundervolles Auto, die TS! Damit ist bereits der Gesamteindruck umrissen, den mir dieses Fahrzeug nach 40 000 km Fahrleistung in gut anderthalb Jahren vermittelte.

Nun ist es, so meine ich, aufschlußreich zu wissen, welche Vorgänger dagewesen sind. Zum einen, das „Klima" abzustecken, darinnen man sich bewegt, zum andern, die Maßstäbe zu kennen, nach denen gemessen wird. Hier muß ich Ihnen zuallererst ein Geständnis machen! Ich bin ein überzeugter Anhänger der Anderthalbliterklasse. Kompromißlos. Ich komme noch darauf zurück. Sehen Sie, meine 3 Lancia-Aprilias, dazwischen mal ein Fiat 1500, das alles waren echte 1500er. Mein erster Aprilia, der kam direkt von der letzten großen Berliner Ausstellung 1939 in meinen Besitz. Aha, werden Sie lächeln, ein Anhänger südlicher Rasse. Erraten! Glauben Sie mir, auch heute würde ich, vielleicht, einen italienischen 1500er fahren, wenn, ja wenn es einen gäbe . . . (Den Fiat 1400 lassen wir aus dem Spiel.)

Frühjahr 1956, die Zeit, mir den „Neuen" zuzulegen, ich sage bewußt nicht einen „Neuen". Soll ich Ihnen noch kurz sagen, wie schwer mir der Abschied vom Aprilia fiel? Ich muß es! Seine letzte große Fahrt, 1956 zur Mille Miglia nach Brescia, bleibt unvergessen (3½ Std. von St. Gallen an die italienische Grenze, über Lenzerheide, Julier, Maloja).

Genfer Salon 1956. Falls Sie es noch nicht wissen sollten: Sie können dort, wie auch in Turin, jedes Modell auf einer abgesperrten Strecke probefahren lassen. Gemütlich oder im Renntempo, je nach Temperament. Vergleiche sind da möglich, einmalig und aufschlußreich: im Stadtverkehr, in der Ebene und am Berg. Ich verglich: Alfa Romeo Giulietta-Berlina, Peugeot 403, Sunbeam-Rapier und eben . . . Isabella TS. Das war so: Auf dem wundervollen Quai am Südufer des Genfer Sees anhalten, Stoppuhr, beschleunigen auf 80 · 12–14 Sekunden für die „anderen", 9,8 für die TS, Zweifel, also nochmals, der Quai ist ja so lang, wiederum knapp 10 Sekunden. Dem Werkfahrer aus Bremen hat's Spaß gemacht, mir noch mehr! Dann die Bergstrecke, wie gesagt, abgesperrt, Haarnadeln mit Steigungen drin, bombierte Zwischenstücke (der Mann sollte Bergrennen fahren), Bremsversuche auf der Ebene oben, so aus 140 herunter, ich war im Bild, die TS, kein anderer. Natürlich waren sie alle „gekitzelt", die Vorführwagen, das weiß man doch, trotzdem 1:0 für die TS. Kam die Bestellung, mit Rechtssteuerung aus Prinzip natürlich, Schiebedach, von wegen viel, viel Luft, Farbe madeiragrau. Endlose Wartefrist, eben wegen der Rechtslenkung, Steuerung soll man ja nicht mehr sagen. Doch Ende Mai war es dann so weit. Eins habe ich natürlich vergessen: es waren nicht allein die wirklich überdurchschnittlichen Leistungen und Fahreigenschaften (siehe Probefahrt), sondern auch die Geräumigkeit, das Finish der Karosserie und ihre elegante Linie, die Summe dieser positiven Merkmale machte schon den Erwerb zur Freude. Die Freundschaft zur TS war geschlossen, sie wurde nicht enttäuscht!

Nun die Praxis! Wie gesagt, 40 000 km. Viel und nicht viel, doch genug, um ein objektives Urteil zu geben. Immerhin einmal um die Erde. Am Anfang war es dann so: man spaziert um den „Neuen" herum, beguckt ihn aus allen möglichen und unmöglichen Gesichtswinkeln, sieht zu, wie sie daherkommen, die andern Isabellas, mit oder ohne TS, immer war es reine Freude, die ich empfand. Noch heute weiß ich nicht genau, woher es kommt, aber irgendwie ist die Borgwardlinie gut gekonnt, sie hat lateinischen Charme, und eins, sie ist nicht langweilig. Ob man das von vielen andern auch sagen kann? Und doch war etwas da, was meinem architektonischen Empfinden nicht behagte: ich meine die Frontgestaltung, genauer: das Markenzeichen, dessen hochgestellter Rhombus einfach viel zu groß ist, und dann vor allem, der gestanzte und lackierte Grill. O nein! Das haben scheint's die Leute in Bremen auch gemerkt, denn das Coupé hat den Blechgrill nicht mehr. Also raus mit dem Zeug, die neue Front montiert und dazu von mir ein schattenfarbig gespritztes Drahtgitter hinter den Chromstäben; so bin ich nun zufrieden.

Sicher haben Sie mal von einem Carlo Abarth in Turin gehört, jenem Mann, der neben seinen bekannten Fiat-Derivationen die berühmt gewordenen Auspufftöpfe baut, die mit den zwei verchromten Rohren und ihrem unvergleichlich „italienischen Ton". Das kam also auch noch dazu, und die Leistung wurde nicht geringer.

Die Kerzen. Gewiß ist deren Wahl bei der relativ hohen Verdichtung 8,2:1 von Bedeutung. Beim ersten Kerzenwechsel (15 000 km) kamen die neuen Champion mit den fünf Ringen rein, sie scheinen mir leistungsstärker zu sein. Und nun zur Reifenfrage. Mit Verlaub gesagt, ich hatte Bedenken wegen der 13 Zoll-Felgen und möglichem Mehrverschleiß an Pneus. Sie waren grundlos. Meine TS war mit Firestone bereift, als sie geliefert wurde, sie ist es heute noch, und zwar mit der gleichen Garnitur. Letzten Winter und jetzt wieder tragen die Hinterräder Continental M + S, sie bewähren sich hervorragend. Im Frühjahr, also bei etwa 45 000 km, kommt die zweite Garnitur drauf, ich sehe keinen Grund, nicht bei Fire-

stone zu bleiben. Sie werden sich sagen, Kunststück, der Mann fährt nicht sehr schnell. Stimmt, aber sehen Sie, auf unsern Schweizer Straßen schaut bei mehr als 100 praktisch nix raus. Ich bemühe mich, rund und weich, mit guter Drehzahl auf guten Durchschnitt zu fahren. Es lohnt sich!

Ich bin nicht pedantisch, aber in puncto Bordbuch nehme ich's sehr genau, vom ersten Liter Super ist alles peinlich genau notiert, es wäre auch schade um die flott vorbereiteten Bordbücher, die uns die großen Gesellschaften in die Hand drücken. Also kann ich mich wegen des Benzinverbrauchs in aller Ruhe auf meine Aufzeichnungen stützen. Und da ergibt sich nun eine prächtige Überraschung. Bei 35 000 km habe ich mal abgerechnet, für Stadt und Land, Ausland (Monza, Le Mans), Sommer und Winter, Leerlaufverluste, alles brav ineinandergerechnet, sage und schreibe echte 8,45 Liter je 100 km. Was will man mehr? Die Ehrlichkeit der Katalogangaben ist also ebenso angenehm wie die Präzision der Instrumente. Ein Beispiel: der Geschwindigkeitsmesser weicht bei 100 um ganze 1,5% ab, und erst noch nach unten, präzis gestoppt. Ersatzteile, Reparaturen: für keine fünf Franken! Hut ab! Wie alles von Menschenhand Geschaffene, ist natürlich auch die TS von Mängeln behaftet. Mängel? Ich möchte schon eher von Wünschen reden. Vielleicht sind sie schon bei den neuesten Modellen berücksichtigt. Ich vermisse: den Drehzahlmesser (anstelle der Uhr), einen Tageszähler zum Kilometerzähler (für sportliche Zwecke), Hörner an den glatten Stoßstangen und Scheibenwaschanlage. Das ist schon alles, Kleinigkeiten berühre ich gar nicht, sie sind überall; daß ausgerechnet beim rechtsgelenkten Modell der normalerweise rechts eingebaute Benzintank nicht auf die linke Seite placiert wird (Gewichtsausgleich), ist unkonsequent und wohl nur fabrikationstechnisch erklärbar.

Nach dem Erwerb meiner TS machte ich mir Gedanken etwa dieser Art: Du hast dir nun den stärksten Anderthalbliter der Tourenwagenklasse zugelegt, 75 PS, 8,2:1 verdichtet, für strengen alltäglichen Gebrauch, wenn das nur gut geht. Und w i e gut geht das! Da liegt nun die große, echte Überraschung, die TS ist genauso anspruchslos, so startwillig, so anständig wie ein anderer guter, braver Wagen. So zuverlässig, sie ist einfach immer da. Und w i e sie dann da ist, wenn's sein muß, beim Überholen von Lastzügen oder in unseren Alpenpässen, das muß erlebt sein. Denn es i s t ein Erleben, wie die TS der ganzen lieben Anderthalbliterkonkurrenz (die Porscheleute sind mir nicht bös, ich rede von Tourenwagen) in den Bergen ihr schönes Heck zeigt, wie ihr gut gestuftes Viergang-getriebe die volle Ausnützung der besten Drehmomente erlaubt, ihre erstaunliche Wendigkeit, ihre wundervollen tiefen Sitze, ihr sportlich steiles Lenkrad. Die TS ist die bestens gelungene Synthese des sportlichen, geräumigen, ökonomischen, leistungsstarken und sehr schönen Tourenwagens. Sie ist es, die meine eingangs erwähnte überzeugte Anhängerschaft zur Anderthalbliterklasse manifestiert.

Architekt Hans Boller, St. Gallen (Schweiz)



**Pneu-
matisch
ver-
zögert**

In dem hier abgebildeten „Feuerhand-Warnblinker" wird ein Blinkgeber mit pneumatischer Verzögerung verwendet. Der Strom betätigt wie üblich einen Magnetschalter, wodurch der Stromkreis unterbrochen und Blinklampe und Magnet stromlos werden. Dabei drückt der kolbenförmige Anker des Schalters Luft durch ein Rückschlagventil aus. Sowie der Magnet stromlos ist, kehrt der unter Federdruck stehende Anker in seine Ausgangsstellung zurück. Dabei tritt nun die Verzögerung in Aktion: der Anker kann nur soweit zurückgehen, wie Luft in den freiwerdenden Raum nachströmt. Diese Luftmenge und damit der Blinkrhythmus kann durch eine Regulierschraube eingestellt werden. Als Stromquelle für die Blinklampe dienen 5 Batteriezellen mit je 1,5 Volt. Der Entladezustand kann mit einem Prüfschalter am Boden der Lampe festgestellt werden. Hersteller: H. Nier KG., Hohenlockstedt, Holstein.

Beilagenhinweis: Einer Teilauflage dieses Heftes liegt ein Prospekt der Firma VITANAR, Pharmazeutische Präparate M. Heinricht, 20a Himmelsthür über Hildesheim bei, den wir Ihrer Aufmerksamkeit empfehlen möchten.

Wir haben in einer Reihe von Zeitschriften das gleiche Inserat erscheinen lassen. Aber die eingegangenen Anfragen aufgrund der Insertion in Ihrer Zeitschrift und die daraus resultierenden Aufträge machen ein Vielfaches aus gegenüber anderen Zeitschriften. *M. in Lindau*

Teile Ihnen mit, daß ich den zum Verkauf stehenden Porsche-Wagen schon nach Erscheinen des 1. Inserats verkaufen konnte. *J. in Köln*

Es dürfte Sie freuen, daß ich Ihnen mitteilen kann, daß im letzten Jahr von allen zur Insertion herangezogenen Zeitungen Ihr Blatt die besten Erfolge brachte. *B. in Seesen*



- die größte unabhängige deutsche Motorzeitschrift - wird wegen ihres spritzig redigierten Inhalts von der ersten bis zur letzten Seite begeistert gelesen. Verständlich, daß auch der Kleinanzeigenteil besondere Aufmerksamkeit findet und deshalb den Inserenten so große Erfolge bringt. Bitte, machen Sie einen Versuch.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.—. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50. Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt.

Rabatt: 2 Anzeigen 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20%

Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung in die nächsterreichbare Ausgabe.

Hier ausschneiden

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text in „das AUTO, MOTOR und SPORT" auf, und zwar x

....

....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse* — unter Chiffre* — erscheinen.
**Nichtgewünschtes ist gestrichen.*

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr.: ....

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN
(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf
Kennzifferanzeigen
bei Zuschriften auf
Chiffreanzeigen
bei Bewerbungen auf
Stellenangebote
bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!

Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interesse nicht vergessen werden!

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 1900 Super Sprint 57, Coupé, dunkelblau, 1. Hand, 23 000 km; div. Alfa Romeo Giulietta Sprint, Coupé oder Roadster, sehr günstig! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Tel. 1 07 06. 5556/1477

Giulietta Sprint Veloce-Coupé, rot, zu verkaufen. Angeb. unter 6007 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5521/1474

1900 TI, mit neuer, noch nicht gefahrener Maschine, alle anderen beweglichen Teile generalüberholt, mit Radio und vielem Spezialzubehör, sehr preisgünstig im Auftrag zu verkaufen. Schnellster Serientourenwagen, Spitzengeschwindigkeit üb. 185 km/st. Finanzierungsmöglichkeit. Autohaus FEYOCK, Pirmasens (Pfalz), Schloßstraße 21. 5523/1474

Giulietta Sprint Coupé, 12 000 km, Radio und viel Zubehör, sehr günstig zu verkaufen. Heller, München, Kärntner Platz 2/8, Telefon 1 36 06. 5522/1474

BMW

Ersatzteile
für ältere **BMW**-Typen ab Lager
A. Fischer
München 13, Heßstraße 4, Telefon 2 07 09

BMW 507, Bauj. 57, Coupé mit Roadsterverd., weiß, 12 000 km; ferner sind im Angebot: div. BMW 503-Coupés und -Cabrios! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Tel. 1 07 06. 5557/1477

Suche Sperrdifferential, verkaufe 1,5 Ltr.-Sportmotor, Alu-V-Kopf, 90 PS/80 Oct., und 2 Ltr.-Motor, 115 PS/80 Oct., mit 2 spez. Renngetrieben. G. Bechem, Hagen-Berchum. 5524/1475

502, 3,2 Liter, schwarz, mit Radio und Zubehör, in ausgezeichn. Zustand, zu verkaufen. Peter Lindner, Frankfurt a. M., Blittersdorffplatz 39, Tel. 33 61 67. 5525/1475

502, sehr erfolgreiches Rallye-Fahzeug mit zusätzlichen Felgen, Spezial-Stoßdämpfer, sehr schneller Maschine, Schlafsitzen, Radio usw., zu verkaufen. Nähere Auskünfte: Jaguar-Import, Wiesbaden, Taunusstraße 52, Tel. 2 03 00. 5526/1475

327/28 Cabr., 80 PS, ia Orig.-Zustand, **original** zweif. blau/grau, Heizung, Radio, verkauft Johs. Peschken, GmbH., Moers (Rhld.), Postfach 46. 5574/1478

Versand: **Echte Herren-Wildlederweste**
kombiniert mit 100% Woll-Strickrücken und Ärmel. Für Reise, Sport und fürs Haus geeignet. **DM 79.50**
Angabe der Konfektionsgröße genügt. Nachnahme-Versand — Rückgaberecht
SENFT & DEHMEL, Rothenburg ob der Tauber, Versand-Abteilung A 1



SPORT-CABRIOLET 327,
2/2 Sitzer, jedoch mit 55 PS Maschine und Rudge-Naben, in fahrbereitem Zustand, äußerst preiswert. Daimler-Benz-Aktiengesellschaft, Niederlassung Darmstadt, Darmstadt, Rheinstraße 100, Telefon 4621. 5527/1475

327/28, Sport-Cabriolet, Klimaanl., Tourenzähler, Schnellgang, Rennverschl., Außenkoffer, alle Extras, neues Verdeck, Spitze 160, Norm 9,5 Ltr., unfallfrei, Garantiefahrzeug. Angebote an F. Lambart, Berlin NW 87, Klopstockstraße 9. 5514/1474

328 Motor, V-Kopf, besonders schnell, verkauft Tel. München 36 19 83 oder Angebote unter 5983 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5471/1470

BORGWARD

Seltene Gelegenheit! Fast neue Borgw. 2400-Limousine, Bauj. 58, schwarz, mit Radio, Weißw.-Reifen usw., 1. Hand, nur 1300 km, mit groß. Preisnachlaß zu verkaufen! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Tel. 1 07 06. 5558/1477

DKW

F 91, Lim. od. Coupé, mit Blechschalttafel, als Unfallwagen – auch Wrack – zu kaufen gesucht. Angebote unt. 6008 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5528/1475

3 = 6 Luxus-Coupé, Bauj. 54, verst. u. vers., mit Schiebedach, Radio u. neuw. Ersatzmotor für DM 3650.– zu verkaufen. Angebote unter 6032 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5572/1478

Sitze und Innenverkleidung für 3 = 6, alles Kunstleder, grau, neuwert., zu verkaufen. Herbert Maletz, Göttingen, Friedr.-Naumann-Straße 74. 5475/1471

FERRARI

Ferrari
GT 250 Granturismo-Coupé 58 – der Wagen für den anspruchsvollsten Fahrer: 12 Zyl. – 240 PS – 3 Ltr. – Verbr.: 16 l/100 km – Spitze: über 250 km/st! Auskunft unverbindlich durch
Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5562/1477



FIAT

1100 TV Tourensport-Limousine
Baujahr 1956, Lackierung hellgrün/dunkelgrün, gelaufene km 46 000. Preis DM 4000.–. Angebote an Fa. Auto-Weber, Trier, Gerberstr. 26, Tel. 37 35. 5571/1478

1400 Cabriolet, 4sitzig, braun-metalic, neues rotes Verdeck, mit großem Rückfenster, neuer Tauschmotor, werkgepflegt, insges. 57 000 km gefahren, gegen bar zu verkaufen. Angebote unter 6029 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5567/1478

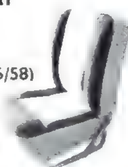
1100 TV, 50 PS, 140 km/st, Motor 30 000 km, Fahrwerk 65 000 km. Außerordentl. gepflegtes Liebhaberfahrzeug in völlig einwandfr. Zustand. Einzelsitze mit zweifarb. Spezialpolst., Blaupunkt-Radio „Frankfurt", Zweiklanghorn, Scheibenwascher u. a. Teilzahlg. mögl. Standort Stuttgart. Angebote unter 5984 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5477/1471

Verkaufe 1100 TV, 50 000 km, zweifarbig, mit Radio u. div. Sonderzubehör. Preis DM 4300.–. Dieter Lang, Zell/Wiesental (Baden), Bahnhofstr. 10. 5476/1471

GOLIATH

Einmaliges Liebhaberstück, Luxus-Sportcabrio, GP 900 E, 1956, 2/2-Sitzer, rassig und bildschön. Alles Zubehör. Generalüberholt, 31 000 km, Neupreis DM 9500.–. Näh. durch: Mayer, Wetzlar, Ludwigstraße 3. 5529/1475

Buco-Anti-Bandscheiben-Schonbezug verstellbar
zum Patent angemeldet
(siehe Besprechung in „das AUTO, MOTOR u. SPORT" Nr. 6/58)
Fr. Buchmüller GmbH.
Stuttgart N,
Heilbronner Straße 37



Steuer, Recht, Versicherung

Welche Aufwendungen lassen sich bei den Veranlagungen für 1956 und 1957 absetzen?

Von den zahlreichen finanziellen Fragen, mit denen sich der Kraftwagenhalter auseinandersetzen muß, ist eine der wichtigsten, inwieweit er seine Aufwendungen bei der Einkommensteuer abziehen kann.

Die soeben veröffentlichten Einkommensteuer-Ergänzungsrichtlinien 1956/57, die der Finanzverwaltung als Grundlage für die unmittelbar bevorstehende Durchführung der Einkommensteuerveranlagung für 1956 dienen, die aber auch die Grundlage für die voraussichtlich Ende des Jahres stattfindende Einkommensteuerveranlagung für 1957 bilden, lassen erkennen, daß die Hoffnungen, die zunehmende Motorisierung werde zu einer großzügigeren steuerlichen Behandlung der Aufwendungen für einen Kraftwagen führen, nur sehr beschränkt in Erfüllung gegangen sind.

BENUTZUNG VON PERSONENKRAFTWAGEN FÜR BETRIEBLICHE UND PRIVATE ZWECKE

Im allgemeinen kommen für die Behandlung der Aufwendungen für Kraftwagen noch die Grundsätze zur Anwendung, wie sie in den Einkommensteuerrichtlinien 1955, Abschnitt 118, festgelegt sind.

Die Neufassung des Abschnitts 118, Absatz 2, durch die Einkommensteuer-Ergänzungsrichtlinien 1956/57 läßt jedoch in der umstrittenen Frage, wie die Unkosten für einen Kraftwagen bei teils betrieblicher, teils privater Nutzung aufzuteilen sind, ein gewisses Entgegenkommen erkennen.

Wie die Einkommensteuer-Ergänzungsrichtlinien hierzu ausführen, obliegt es dem Steuerpflichtigen, zur Abgrenzung der betrieblichen Kosten von denen der privaten Lebensführung den Umfang der betrieblichen Nutzung nachzuweisen.

„Aus Vereinfachungsgründen kann jedoch ohne diesen besonderen Nachweis in der Mehrzahl der Fälle davon ausgegangen werden, daß der private Nutzungsanteil mindestens 20 bis 25% der Gesamtnutzung beträgt; bei Steuerpflichtigen, die den Personenkraftwagen für eine durch ihren Beruf bedingte typische Reisetätigkeit benutzen (z. B. Handelsvertreter), oder die zur Ausübung ihrer räumlich ausgedehnten Berufstätigkeit auf die ständige Benutzung eines Personenkraftwagens angewiesen sind (z. B. praktischer Landarzt), kann ein niedrigerer Hundertsatz in Betracht kommen."

Ein höherer privater Nutzungsanteil kann nach den neuen Ergänzungsrichtlinien im allgemeinen bei Steuerpflichtigen angenommen werden, deren geschäftliche oder berufliche Tätigkeit sich auf einen Ort beschränkt, und bei denen nach den tatsächlichen Verhältnissen das Aufsuchen von Geschäftsfreunden (Kunden oder Lieferanten) nicht oder nur selten in Betracht kommt.

Wenn ein Steuerpflichtiger geltend macht, daß er den Personenkraftwagen in einem geringeren Umfang privat benutzt, als der Lebenserfahrung entspricht, obliegt i h m (also nicht der Steuerbehörde) die eindeutige Beweislast. Das soll nach den neuen Ergänzungsrichtlinien insbesondere auch dann gelten, wenn er einen größeren oder teureren Kraftwagen angeschafft hat, da in diesem Falle in der Regel zu vermuten ist, daß der Kraftwagen von vornherein in der Absicht angeschafft worden ist, ihn in größerem Umfang privat zu nutzen (Bundesfinanzhofs-Urteil vom 14. 10. 1954, Bundessteuerblatt III, Seite 358).

Dieser in den Ergänzungsrichtlinien eingenommene Standpunkt, wonach die Anschaffung eines großen oder teuren Kraftwagens eine gewisse Vermutung mit sich bringt, daß der Wagen in größerem Umfang privat genutzt werden soll, dürfte kaum einleuchten; man denke nur an die vielen kleineren Gewerbetreibenden, die einen größeren Personenkraftwagen haben müssen, da sie ihn aus geschäftlichen Gründen benötigen.

KRAFTWAGENUNFALL BEI DER EINKOMMENSTEUER

In Anlehnung an die Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs (Bundesfinanzhofsurteil vom 12. 4. 1956, Bundessteuerblatt III, Seite 176) befassen sich die Einkommensteuer-Ergänzungsrichtlinien auch mit der einkommensteuerlichen Behandlung eines Unfallschadens, wenn ein Personenkraftwagen, der



„Weshalb ich hinten sitze und steuere? – Meiner Frau wird's schlecht, wenn sie hinten sitzt, und mein Herr Sohn muß sogar brechen – können Sie mir nun verraten, wie ich anders fahren soll?"

sowohl betrieblich als auch privat benutzt wird, auf einer privaten Fahrt zu Schaden kommt. Der hierbei verursachte Schaden (Verlust) darf den betrieblichen Gewinn nicht beeinflussen. Eine Aufteilung im Verhältnis der betrieblichen zur privaten Nutzung kommt also hier nicht in Betracht.

Andererseits sei hier darauf hingewiesen, daß der Unfall eines zum Betriebsvermögen gehörenden Kraftwagens auf einer betrieblichen Zwecken dienenden Fahrt ein den Betrieb berührender Vorgang ist. Daher sind sämtliche Aufwendungen zur Beseitigung des Unfalls abzugsfähige Betriebsausgaben, wobei allerdings von dritter Seite geleistete Entschädigungen anzurechnen sind.

Zu den abzugsfähigen Kosten gehören in diesem Falle außer den Schadenersatzleistungen, Reparaturen usw. auch die Kosten der bei dem Unfall erlittenen Gesundheitsschäden. Von der Regel, daß Krankheitskosten

FORD

12 M Gelegenheitskauf, 12 000 km, Bauj. 57, Heizung, Radio, blau, hell. Dach, Ausstattung 15 M, best. gepflegt, verkauft preisw. Witte, Bergisch Gladbach, Schulstr. 92. 5478/1471

Eifel-Sport, einwandfr. Zustand zu verkaufen, evtl. in Teilen oder gegen reparaturbed. Kleinw. zu tauschen. Zuschriften unter 5985 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5479/1471

JAGUAR

JAGUAR-Importeur
P. Lindner, Frankfurt am Main
Service und Ersatzteillager:
Leipziger Straße 88, Tp 77 90 88
Verkauf und Verwaltung:
Blittersdorffplatz 39, Tp 33 61 67

KARMANN-GHIA

Guterh. Karmann-Ghia aus 1. Hand zu kaufen gesucht. Zuschriften an Alfr. Knoll, Bogenfabr., Oberprex bei Rehau (Ofr.). 5570/1478

Karmann-Ghia, forellenblau, ca. 35 000 km, Okrasa-Anlage, Porsche-Kurbel- u. -Nockenwelle, Becker-Mexico, Schlafsitze, Doppeltonhorn, wegen Ansch. eines größ. Wagens zu verkaufen. Angeb. unter 6033 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5573/1478

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertretung E. Uebel, Automobile, Frankfurt/Main-Höchst, Brüningstraße 32. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 5530/1475

MERCEDES

Div. Mercedes 300 SL-Roadster im Angebot! Ferner: Merc. 300 b-Limousine 54, in erstkl. Zustand, schwarz, Mex.-Rad., Liegesitze, 1. Hand, garant. nur 27 000 km; div. weitere 300 b, 54, ab DM 3800.–; Merc. 220 SAC-Cabrio 56, schwarz/weiß, rot. Leder, Radio, 1. Hand, 32 000 km; Merc. 220 SA-Cabrio 57, 106 PS, weiß/grau, rot. Leder, Mex.-Radio usw., 1. Hand, 3000 km; Merc. 220 A-Coupé 55, schwarz, Radio, Koffersatz, 1. Hand, 67 000 km; div. besond. preisw. 220 A-Cabrios 52/55 in div. Farben; Merc. 220 B-Cabrio 52, best. Zust., Radio, Ww.-Reifen, 1. Hand, DM 2950.–; Merc. 190 SL-Coupé 57, weiß-schw., 1. Hand, 19 000 km; Merc. 190 SL 56, Coupé, blau/grau, Radio, 59 000 km; Merc. 170 SA-Cabrio 49, rot, sehr guter Zust., Radio, AT-Motor, 64 000 km; Großauswahl in sämtl. Mercedes-Limousinen! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Tel. 1 07 06. Europas größtes Gebrauchtwagenhaus. 5559/1477

Suche 300 SL, Bauj. 56/57, gegen sofortige Kasse. Angebote unter 6031 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5569/1478

190 SL, Bauj. 56/57, unfallfrei, sucht bar von Privat Otto Görn, Düsseldorf, Scheurenstr. 4, Tel. 2 80 55. 5531/1475

Motor 190 gesucht. Angebote unter 6009 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5532/1475

Sportwagen 50 K 5,4 Ltr., Bauj. 1936–39, oder Sportw. 500 K; 540 K, Bauj. 1933–39, zu kaufen gesucht. Angeb. unter 5988 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5486/1472

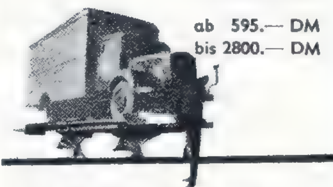
MG

Zylinderkopf MGA, 1,5 Ltr., neu, zu verkaufen. Angebote unter 6004 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5516/1474

Kaufe gegen bar: TD 1,25 Liter, TF 1,5 Liter. Ausführliches Angebot unter 6003 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5515/1474

Keine Chance dem Tod!
MIT DEM AUTO-Sicherheitsgürtel
·SAV-A-LIFE·
Otto Knoof ST. GOAR/RHEIN ☎ 259

Transport. Autoschnelldienst
„Hebebühnen"
Pkw—Lkw
ab 595.— DM
bis 2800.— DM



KURT BARTZ, STUTTGART
Hangleiterstraße 9
Reparatur hydr. Wagenheber und Stoßdämpfer günstig
Generalvertretung für Baden-Württ. und Lindau

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.



KREFELD
Ostwall 103–105
Telefon 2 81 71
KUNDENDIENST und ERSATZTEILLÄGER an allen größeren Plätzen
Kraftfahrzeugimporte

PORSCHE

Gebr. Porschewagen!
Ständig günst. Angebote. Fragen Sie bei uns an. Wir können Ihre Wünsche erfüllen. Porsche-General-Vertretung PETERMAX MÜLLER GMBH., Hannover, Podbielskistraße 306, Tel. 69 11 51. 5565/1476

Mehrere Porsche 1600-Cabrios, Bauj. 57, am Lager. Ferner div. 1500-Coupés sowie Carrera-Coupés und -Cabrio. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55. Tel. 1 07 06. 5560/1477

Super-Motor, Bauj. 1957, zu verkaufen. Bester Zustand, hohe Leistung, nur 14 000 km gelaufen. Angebote unter 6010 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5533/1475

Synchron-Getriebe, fehlerfrei, nur ½ Jahr benutzt, sowie 3 verchromte Lochscheiben-Räder, alles Baujahr 1957, zu verkaufen. Angebote unter 6011 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5534/1475

1,6 Coupé zu kaufen gesucht. Angebote unter 6012 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5535/1475

1500 Cabriolet, Patina-Silber, blaue Ledersitze, Radio, 2 Sucher. Masch. alle bewegl. Teile neu, verkauft, auch Teilzahlung: v. Grapow, Boppard (Rhein). 5537/1476

Cabriolet oder Speedster ab 56 gesucht. Angebote unter 6014 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5538/1476

Coupé ab 1955 gesucht. Günter Krauss, Frankfurt/Main, Rheinlandstraße 64. 5540/1476

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Campingartikel, Pelerinengaragen für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für Kfz-Bedarf K. Hilberts, Uerdingen/Rh., Postf.

FREILUFTGARAGEN Isetta 49.–, Lloyd 69.–, VW 75.–, DKW 82.–, Rekord, Ford, Borgward 91.– und viele andere. DBGM. aus vieltausendfach bewährtem, besonders kräftigem, kältebeständigem Plastic-Stoff mit 4 Entlüftungen und ges. gesch. Gummizügen. 1 Jahr Diebstahlversicherung. Garantie. **Kein direktes Aufliegen bei Verwendung der Spezial-Voll-Ventilations-Matte - Autocapes (Halbgar.) Freiluftgaragen m. Türzugang f. Camping - Zelte und Zubehör**



GÜNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung, Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburger Straße 6, Ruf 87 63 02

1600 Coupé mit Schiebedach, ab Baujahr 1956, evtl. reparaturbedürftig, zu kaufen gesucht. Isabella, neuwertig, muß in Zahlung genommen werden. Angebote unter 6013 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5536/1475

Kurbelwelle mit Pleuel, Hub 74 mm, gesucht. Preisangebot unter 6027 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5565/1478

Verschiedene **Porsche 1,3 u. 1,5 Liter** in bestem Zustand, DM 5000.– bis DM 7000.– abzugeben. Porsche-Generalvertretung Kahrmann, Fulda, Tel. 37 37. 5563/1478

VW

Besser fahren mit dem Volkswagen. Arthur Westrup schrieb dieses Handbuch für VW-Fahrer, das nun schon in der 5. Auflage vorliegt. Es steckt voller Kniffe und Tips aus der Praxis und gehört zum VW wie der Führerschein und die Zulassung. 260 Seiten mit 200 Abbildungen. Ganzleinen DM 12.80 + 70 Pf Porto. Postkarte genügt, wir liefern sofort. MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

VERSCHIEDENE

Suche: **Mercedes** 300 SL, 190 SL und **Thunderbird.** Angebote unter 6015 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5542/1476

Welcher edle Kinderfreund ist bereit, für den Spielplatz unseres Heimes zur Freude unserer vielfach heimatlosen Jugend ein **Schrott-Auto** zu stiften? Angebote unter 6016 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5543/1476

Suche ein älteres **Sport- oder Rennwagenmodell** gegen bar (z. B. BMW). Werner Wefringhaus, Castrop-Rauxel 1, Westerfilder Straße 52. 5544/1476

190 SL oder **Porsche** Cabrio 1600 zu kaufen gesucht. Fritz Dieterle, Mannheim, Augusta-Anlage 30, Tel. 4 17 98. 5545/1476

Preiswertes Rometsch- oder VW-Cabrio zu kaufen gesucht. Angebote unter 6000 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5511/1474

AMERIKANISCHE WAGEN

DODGE



– ein Automobil, wie man es sich schöner, komfortabler und technisch fortschrittlicher nicht denken kann. Die 58er Modelle stehen vorführbereit!

Allein-Importeur **AUTO-BECKER**
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5561/1477

MOTORBOOTE

Wegen diktatorischer Motorbootsperre am Chiemsee **schnelles Motorboot günstig zu verkaufen.** 7,50 m lang, 100 PS V 8-Ford-Motor, Vollmahagoni. Näheres mit Bild bei Anfrage unter 6030 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5568/1478

SCHLAUCHBOOTE

Suche preisgünstig geg. bar **Sportschlauchboot** (4 Personen) od. ähnl., evtl. mit Motor. Angebote unter 6020 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5548/1476

Wiking Sportschlauchboot „Comet" 1956, starke Bootshaut mit Zubehör und Zündappmotor, alles neuwertig und kaum gebraucht, gegen bar zu verkaufen. Neupreis DM 1150.–. Angebote unter 6021 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5549/1476

STRASSENKARTEN

Alle Einzel- und Sonderblätter der **Deutschen Generalkarte** lieferbar. Fordern Sie bitte unseren Prospekt mit Gebietseinteilung an: MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.





GEPÄCKTRÄGER „die neue Form"
rostfrei chromatisiert, zu allen **bekannten Wagentypen,** fix in Regenrinne abgepaßt.

VW Reklame . 100/75 cm	59.–
VW flach (Bild) 100/84 cm	69.–
VW flach (Bild) 100/104 cm	85.–
Lloyd, Goggo, Fiat 600 .	59.–
Opel Rekord, Simca . . .	68.–
Ford Taunus, Fiat 1100 . .	72.–
Opel Caravan . . . . ab	120.–
VW Bus . . . . ab	132.–

VW-Heck als SKI- und GEPÄCKTRÄGER nur DM 49.–

Erhältlich im Autozubehörhandel. Gratisprospekt: **Robert Ochsner GmbH.,** Autogepäckträgerfabrikation Konstanz, Turnierstr. 19

zu den nicht abzugsfähigen Kosten der Lebenshaltung gehören, ist somit dann eine Ausnahme zu machen, wenn die Erkrankung oder Gesundheitsschädigung ausschließlich betrieblich bedingt ist.

Zu den Betriebsausgaben gehören in diesem Falle auch die Prozeßkosten, die zwecks Durchführung der Ersatzansprüche entstehen.

UNFALLFOLGEN BEI VORLIEGEN EINER STRAFBAREN HANDLUNG

Inwieweit die Unfallfolgen, die durch einen betrieblich genutzten Kraftwagen entstanden sind, auch dann abgezogen werden können, wenn der Unfall durch ein strafbares Verhalten des Kraftfahrers verursacht worden ist, ist strittig. Der frühere Reichsfinanzhof (Reichssteuerblatt 1939, Seite 312) hat entschieden, „daß im allgemeinen strafbare Handlungen in das Gebiet der privaten Lebenssphäre fallen. Das müßte auch für die Folgen eines mit einer strafbaren Handlung im Zusammenhang stehenden Unfalls gelten."

Diese grundsätzliche Stellungnahme berechtigt jedoch nicht zu der Folgerung, daß jedes schuldhafte Verhalten die Abzugsfähigkeit der Unfallfolgen beseitigt. Die Abzugsfähigkeit einer Strafe und der Strafprozeßkosten wird man allerdings stets verneinen müssen. Soweit es sich jedoch um die übrigen Unfallfolgen handelt, kann meines Erachtens deren Abzugsfähigkeit nicht etwa durch den Hinweis beseitigt werden, daß der Unfall durch Nichtbeachtung der Straßenverkehrsordnung oder sonstiger polizeilicher Bestimmungen eingetreten ist. Ein derartiger Hinweis ändert nicht die Tatsache, daß der Unfall ein Betriebsvorgang bleibt, da er auf einer betrieblichen Zwecken dienenden Fahrt erfolgte und daß daher seine Folgen nicht zur privaten Sphäre gerechnet werden dürfen.

Die Abzugsfähigkeit der durch einen Unfall entstandenen Aufwendungen wird jedenfalls nicht allein deshalb versagt werden können, weil ein Strafbefehl ergangen ist. Insbesondere dann, wenn die Schuldfrage nicht geklärt werden konnte, wird gegen die Abzugsfähigkeit aller Unfallfolgen kaum etwas einzuwenden sein können.



„Hat wohl der Tierschutzverein aufgestellt!"

Strafen und Kosten, die einem Gewerbetreibenden oder einem freiberuflich Tätigen wegen eines von ihm auf einer Berufsfahrt schuldhaft verursachten Kraftwagenunfalls auferlegt werden, sind jedoch keine Betriebsausgaben.

DEGRESSIVE ABSETZUNGEN

Der auf die private Nutzung entfallende Anteil der Absetzungen für Abnutzung ist als Privatentnahme zu behandeln. Mit ihm darf der Betrieb also ebensowenig belastet werden wie mit Barentnahmen. Auch wenn die private Nutzung nur gering war, muß der Aufwand im Verhältnis der betrieblichen zur privaten Nutzung aufgeteilt werden.

Die Absetzungen für Abnutzung sind im allgemeinen nach gleichmäßigen Sätzen vorzunehmen. Sie können aber auch unterschiedlich bemessen werden, so daß in den ersten Jahren mehr und in den späteren Jahren weniger abgeschrieben wird, wenn dieses Verfahren, betriebswirtschaftlich betrachtet, das Gegebene ist.

Der Bundesfinanzhof hat jedoch die degressive Absetzung für Abnutzung für Personenwagen in mehreren neueren Urteilen abgelehnt, da der tatsächliche Wertverzehr und die Leistung eines Personenwagens während der einzelnen Nutzungsperioden nicht so unterschiedlich seien, daß sie die Absetzungen für Abnutzung vom Buchwert rechtfertigen.

Unter Hinweis auf diese Rechtsprechung nehmen auch die Ergänzungsrichtlinien den Standpunkt ein, daß bei Personenkraftwagen mit einer betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer von nicht mehr als 5 Jahren die degressive Abschreibung betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigt ist.

Auch die „radikale Buchwertabschreibung" (Absetzung für Abnutzung vom jeweiligen Buchwert) soll nach den neuen Richtlinien bei beweglichen Anlagegütern mit einer betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer von weniger als 10 Jahren regelmäßig nicht in Betracht kommen.

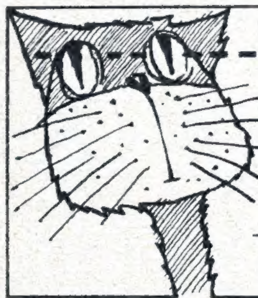
PAUSCHBETRAG FÜR KLEINSTWAGEN

Durch die 2. Verordnung zur Änderung der Einkommensteuer-Durchführungsverordnung vom 7. 2. 1958 sind die Vorschriften über die steuerliche Berücksichtigung der Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit einem Kraftfahrzeug dahin erweitert worden, daß bei Benutzung eines Kleinstkraftwagens (drei- oder vierrädriges Kraftfahrzeug, dessen Motor einen Hubraum von nicht mehr als 500 ccm hat) je Kilometer ein Pauschbetrag von 0,36 DM abgezogen werden kann. Dr. Hoeres

Wertminderungsanspruch bei Kraftfahrzeug-Unfallschäden

Bei Eintritt eines Kraftfahrzeug-Schadenfalles wird bei schuldloser Beteiligung des Geschädigten die Frage eines Wertminderungsanspruches an den Schädiger bzw. dessen Versicherer akut. Während bei einer Kaskoversicherung (Fahrzeugversicherung § 13 Abs. 4 der allgemeinen Versicherungsbedingungen AKB) ein Ersatz für eine Minderung des Wertes des beschädigten Fahrzeuges durch den Versicherer ausscheidet, bleibt der Anspruch auf den Ersatz einer evtl. Wertminderung an den Schädiger bzw. dessen Haftpflichtversicherung wie bei jedem Haftpflichtschaden bestehen. Die Wertminderung gliedert sich in zwei Arten, welche ihrer unterschiedlichen Bedeutung wegen streng auseinanderzuhalten sind:

Ein solche liegt vor, wenn trotz bestmöglicher, dem Stand der heutigen Reparaturtechnik entsprechender Instandsetzung nicht ausgereicht hat, den vor dem Unfall bestandenen Fahrzeugzustand wieder herzustellen, und ein mangelhafter Zustand zurückbleibt, oder wenn die Fahreigenschaft des betroffenen Fahrzeuges durch den Unfallschaden nachteilig beeinflußt und dadurch der Gebrauchswert herabgemindert wird. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, alle Möglichkeiten eines mangelhaften oder den Gebrauch mindernden Zustandes aufzuführen, doch können bereits außer-



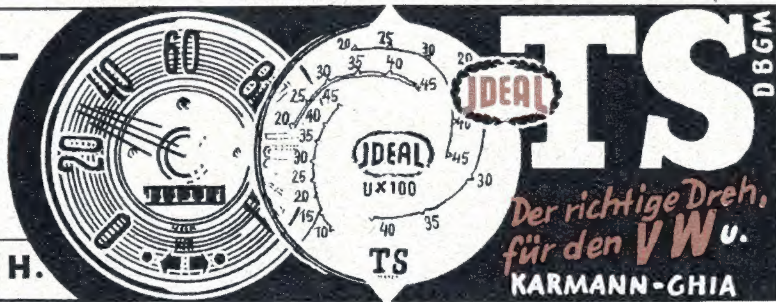
Kein Benzin für die Katz

Die neue gesetzlich geschützte „TS"

TOURENZÄHLER-SCHEIBE

ermöglicht wirtschaftliches Fahren
im werkseitig empf. Drehzahlbereich

EICHENWALD·NEUSS/RH.



REISEFÜHRER

Was immer über die Hochstraßen Österreichs, Italiens, Frankreichs und der Schweiz zu sagen ist, steht in dem Buch **„Die Hochstraßen der Alpen"**. 5. Auflage! 520 Seiten, 303 Bilder, 74 Kartenskizzen, Ganzleinen DM 22.–. Lieferbar durch MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042. (Postkarte genügt!)

Der **„VARTA-Führer durch Deutschland"** löst in einzigartiger Weise drei Probleme, die den Reisenden täglich bewegen: Wo schlafe ich? Wo esse ich? Was gibt es hier zu sehen? Für den Preis von DM 19.80, also für den Wert einer Tankfüllung, reisen Sie sorgenlos und angenehm. 724 Seiten! 200 Stadtpläne! DM 19.80 portofrei. MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

Sie haben mehr Freude an Ihrem Urlaub im In- oder Ausland, wenn Sie mit „Baedekers Autoreiseführern" planen und reisen. Einen ausführlichen Prospekt senden wir Ihnen gern postwendend zu. Postkarte an: MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

VERSCHIEDENES

Fahrlehrer-Fachschule
Gerhard Klein
Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger
Nordring 15, **Gütersloh/W.**, Ruf 45 66

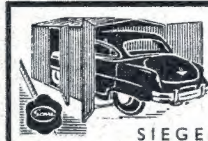
Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfahrung in der Fahrlehrer-Fachausbildung. Erstklassige Referenzen und beste Erfolgsnachweise bei **modernstem Lehrmaterial.**

Wohnanhänger selber bauen! Gewicht 350 kg. Kein Gerippe. Prospekte durch L. Penners, Köln-Bickendorf 1, Postfach 18.

ZAUBER-KATALOG·gratis
JOE WILDON · (Abt. 11) · BIELEFELD

8 to Bilsteinkran
gesucht.
Betonwarenfabrik J. STEWING, DORSTEN, Barbarastraße 50
5541/1476

Junger, erfahrener ehem. Beifahrer möchte sehr gerne irgendwo wieder einsteigen. Möglichst Speed-Rennen. Bally Sandor, Stuttgart O, Engelhornweg 5. 5564/1478



WELLBLECH-GARAGEN
Fahrrad- und Motorradständer BPa.
Stahlbau Gebr. Wahl
SIEGEN/WESTF. · Fludersbach 60

BERKELEY-WOHNWAGEN
Alle Typen sofort lieferbar
CARL KRITSCHER · HANNOVER
AM LISTHOLZE 26 · TELEFON 691849

Fabrikneue Okrasa-Anlage für 30 PS, kompl. zu verk. Ang. u. 6019 an „das Auto, Motor u. Sport", Stgt. Postf. 1042 5547/147

Suche gegen Höchstgebot das Buch von L. Betz „Spezial-Lastautomobile" und andere Nutzfahrzeugliteratur (Zeitschriften) der Jahre 1900–1945. Angebote mit Preisangabe unter 6018 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5546/1476

Anstatt Miete auf Teilz. 1 BLUM-Fertighaus, Abt. 887, Kassel-Ha.

CAMPINGZELTE mit Gummiboden
v. Hersteller zum Verbraucher ab DM 79,–. Zubehör wie Gummimatratzen, Liegebett, Flextische und Gartenschirme.
C. Strohmeyer, Planen- u. Zeltefabr., Hallstadt-Bamberg

22 Jahre Fahrschulpraxis — **Führerscheinferienkurse seit 1937**
verbürgen beste **FAHRLEHRERAUSBILDUNG**
Fahrschule **Bode, Seesen/Harz.**

Stahlblechgaragen, ca. DM 25.– monatliche Abzahlung, Auto-Egen, Hamm i. Westf., Postfach 131.



1000 SCHREIBMASCHINEN
stehen abrufbereit in unseren Lägern.
VIELE GÜNSTIGE GELEGENHEITEN
Fordern Sie unseren Gratis-Katalog Nr. N821
NÖTHEL co Deutschlands großes Büromaschinenhaus
Göttingen, Weender Str. 11 • Essen, Gemarken Str. 51



HÜTTMANN-Versand liefert nahezu ALLES
an Autozubehör: Betten, Falt- u. Festgar., Gepäckträger, Reisebedarf; **für Camping:** Zelte, Luftmatr., Wohnanhänger; **Wassersport:** Alu- u. Faltboote, Außenbordmotor, Geschwind.-Messer; **sonstig. Sportart. per Nachnahme od. Teilzahlung. Wir bitten um Bekanntgabe Ihrer Wünsche. Gratisprospekte.**
KAUFBEUREN/Allgäu — **Alte Poststraße 18**

VERTRETUNGSGESUCHE

Reisevertreter mit eig. Wagen sucht für die Gebiete 14a, 17a u. 22b Vertretung für Kfz.-Ersatzteile, -Zubehöre, -Reinigungs- u. -Pflegemittel, auch Neuheiten, geg. Prov. u. Spesen. Übernahme eines Auslieferungslagers nicht ausgeschlossen. Angebote unter 6022 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5550/1477

STELLENGESUCHE

Chef-Fahrer mit guten Umgangsformen, mehrjährige Fahrpraxis, guter Wagenpfleger, tadellose Zeugnisse, sucht Stelle als Privatchauffeur. Angebote unter 6028 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5566/1478

Junger Kfz.-Mechaniker in ungekündigter Stellung möchte sich verändern. Möglichst Ausland, Schweiz oder Italien bevorzugt. (NSU-Spezialist.) Angebote unter 6024 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5552/1477

Chauffeur, led., 25 Jahre, seit 6 Jahren unfallfr., wünscht Stelle, wo ein Mann mit Verantwortungsbewußtsein gesucht wird. Wohnung erwünscht. Angebote unter 6025 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5553/1477

Kfz.-Fachmann, nicht typengebunden, 27 J., mit langj. Erfahrg. in Rep. und KD. sucht verantwortungsv. Stelle in KD. oder Chefvertretung. Vertraut mit **allen** Sparten der Kfz.-Branche, spez. Opel u. Ford. Beschaffung einer 1–2-Zimmer-Wohnung erwünscht. Angebote unter 6023 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042 5551/1477

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

A/1380. Zypern. Auto-Ersatz- und Zubehörteile. Korrespondenz englisch.

A/1381. Syrien. Automobilzubehör, Reifen u. Schläuche. Korrespondenz französisch. (Auch Vertretungen.)

A/1382. Dänemark. Zubehör- und Ersatzteile für Autos. Korrespondenz deutsch. (Auch Vertretungen.)

A/1383. Chile. Autoersatzteile, Fahrzeuge, Werkzeuge für Autos. Korrespondenz spanisch.

A/1384. Formosa-China. Personen- und Lastkraftwagen, Fahrzeugbereifungen. Korrespondenz englisch.

A/1385. Costa-Rica. Pkws, Lkws, Dichtungen, Pleuelstangenlager, Hauptlager. Korrespondenz spanisch und englisch. (Auch Vertretungen.)

A/1386. Malta. Automobil-Ersatzteile und Zubehör, Autobatterien, -bereifung. Korrespondenz englisch.

A/1387. Portugal. Ersatzteile für Kraftfahrzeuge (amerikanische und europäische Marken). Koresp. englisch.

A/1388. England. Schmiernippel aus Plastikmaterial. Korrespondenz englisch.

A/1389. Formosa-China. Automobile, Busse, Lastwagen, Ersatzteile und Reifen dazu. Korrespondenz englisch.

A/1390. Indonesien. Autoersatzteile. Korrespondenz englisch. (Auch Vertretungen.)

A/1391. Belgien. Autozubehörteile. Korrespondenz französisch. (Auch Vertretungen.)

A/1392. Zypern. Kleinfahrzeuge, Vierräder mit Viertaktmotor, 4–6 PS. Korrespondenz englisch.

A/1393. Pakistan. Lastkraftwagen und Anhänger. Korrespondenz englisch. (Auch Vertretungen.)

A/1394. Persischer Golf. Cadmium-Autobatterien. Korrespondenz englisch.

A/1395. Iran. Brems- und Kupplungsmaterial aller Art für die Autobranche. Korrespondenz englisch.

A/1396. Irak. Ersatzteile für amerikanische und europäische Personen- und Lastkraftwagen. Korrespondenz englisch.

A/1397. USA-Westküste. Autoteile und Zubehör (Broschüren und Kataloge in Englisch erbeten). Korrespondenz deutsch.

A/1398. Ceylon. Gerippte Auto-Gummimatten mit Textilbeschichtung. Korrespondenz englisch.

A/1399. Bolivien. Sitze und Rückenlehnen aus Schaumgummi mit Stoff bezogen. Korrespondenz deutsch. (Auch Vertretungen.)

Diebstahlsicherung für offene Sportwagen (möglichst Lenkrad), geeignet für Jaguar XK 120, 140, 150, MG TC bis MGA, Americ. Corvette, Austin Healey, Triumph TR 1, 2, 3, Alfa Romeo 1,5, Mercedes 190 SL, 300 SLS. Korresp. deutsch. Angebote unter 6017 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042.

VERTRETUNGEN

A/1400. Jordanien. Kraftwagenersatzteile. Korrespondenz englisch.

A./1401. Frankreich. Wissenschaftl. und industrielle Instrumente und Apparate für Untersuchungs- und Kontrollzwecke für die Auto-Industrie. Korrespondenz: französisch und englisch.

A/1402. Großbritannien. Kraftwagen-Verdecke. Korrespondenz englisch.

A/1403. Irak. Personenkraftwagen, Lastkraftwagen. Korrespondenz englisch.



Ihre Ferien im Wohnanhänger

Fordern Sie Prospekte u. Angebote!

H. Kuschmann

Düsseldorf 10

Tußmannstraße 12 · Telefon 44 39 82 · Ausstellung Geistenstraße 25



lich erkennbare Beulenschatten, leicht verklemmte Türen, schlechte Schweißnähte, Dröhnen der Karosserie u. a. als mangelhafter bzw. die Fahreigenschaft nachteilig beeinflussender Zustand gewertet werden. Auch ein Lackschaden kann als technische Wertminderung einbezogen werden, da die behelfsmäßige Lufttrockenlackierung gegenüber der produktionsmäßigen Einbrennlackierung einen technischen Mangelzustand bedeutet.

Das Fahrzeug als Vermögensteil des Geschädigten stellt nach einem Unfallschaden nicht mehr den Vermögenswert dar, welchen es vor dem Unfall gehabt hat. Der Fahrzeughalter hat infolge des Unfalleintrittes eine Vermögenseinbuße erlitten, für welche er einen Ersatzanspruch geltend machen kann.

Während die nachweisbare technische Wertminderung in den meisten Fällen von dem Versicherer als Unfallschaden anerkannt wird, bleibt die merkantile Wertminderung umstritten, besonders dann, wenn das Fahrzeug nicht nachweislich zum Verkauf ausgestellt war. Aber auch bei einer nicht vorliegenden Verkaufsabsicht kann nach einem Urteil des OLG München (5U 159/51) der geschädigte Fahrzeughalter einen Schadenersatz auf merkantile Wertminderung erfolgreich geltend machen. Das OLG München führt urteilsgemäß aus, daß auch bei einer ordnungsgemäß durchgeführten Reparatur, welche keine Minderung des Gebrauchswertes hinterlasse, der Verkaufswert herabgesetzt sein könne, um welchen das Vermögen des Fahrzeughalters geschädigt sei und dieser unabhängig von einer Verkaufsabsicht den Minderwert beanspruchen kann.

Die Frage nach einer merkantilen Wertminderung, d. h. Minderung des Verkaufswertes bleibt daher immer offen, auch wenn eine technische Wertminderung nicht vorliegt.

Die Entscheidung, ob ein Anspruch gerechtfertigt ist, muß dem Kraftfahrzeug-Sachverständigen überlassen bleiben, ebenso über die Art und Höhe einer Minderung des Fahrzeugwertes. Karl Arnold



„Für Herrschaften, die im Wagen gern den Hut aufbehalten, haben wir dieses praktische Verdeck konstruiert!"

Ölwechsel bei Kraftfahrzeugen und Umsatzsteuer

Zu dieser Frage hat der Bundesfinanzminister mit Erlaß vom 14. 12. 1957 – IV a/2 – S 4100 – 87/57 – folgende Richtlinien gegeben: Wird der Ölwechsel für sich allein vorgenommen, so liegt eine Lieferung von Autoöl, also eines begünstigten Schmierstoffes im Sinne des § 29 Abs. 2 Ziff. 5a UStDB vor. Die Lieferung ist nach § 4 Ziff. 4 UStG steuerfrei. Tankstellen können für ihre Öllieferungen im Rahmen des sogenannten „Tankstellenerlasses" ohne Einzelnachweis Steuerfreiheit in Anspruch nehmen.

Beim Ölwechsel im Rahmen des Abschmierdienstes und der sogenannten Inspektion führt der Unternehmer getrennte Leistungen aus. Es handelt sich um eine Lieferung von Öl und daneben um eine sonstige Leistung hinsichtlich des Abschmierdienstes und der Inspektion. Führt der Unternehmer den Ölwechsel im Zusammenhang mit der Beseitigung von Schäden durch, ist die Lieferung des Öls Teil einer Gesamtleistung und mit 4% zu versteuern. Dr. H.

Der altersmüde Gebrauchtwagen

Glück hatte kürzlich der Käufer eines Gebrauchtwagens. Er hatte sich nämlich vor Übernahme das gekaufte Gefährt noch einmal ganz genau angesehen und dabei festgestellt, daß sich im Mantel des Motorblocks ein Riß befand. Dem Käufer vergingen daraufhin seine „Kaufgelüste". Auf Grund seiner Feststellungen erklärte der Käufer die Anfechtung des Kaufvertrages, in dem noch dazu etwaige Gewährleistungsansprüche weitgehend ausgeschlossen worden waren, und verweigerte die Zahlung des Kaufpreises.

Der Gebrauchtwagenhändler klagte auf Zahlung des Kaufpreises, jedoch ohne Erfolg. Das Oberlandesgericht Köln (9 U 171/57) stellte sich auf den Standpunkt, daß ein Riß im Mantel des Motorblocks eine verkehrswesentliche Eigenschaft ist, die zur Anfechtung des Kaufvertrages berechtige. Ein Riß im Mantel des Motorblocks sei nämlich ein sicheres Zeichen für eine bereits eingetretene Materialermüdung, die jederzeit zu weiteren Rissen führen könne. Durch Schweißen lasse sich keine dauernde Abhilfe erreichen.

Der wirksamen Anfechtung stehe auch nicht entgegen, daß Gewährleistungsansprüche weitgehend ausgeschlossen waren. Die Frage, ob Gewährleistungsansprüche vertraglich eingeschränkt oder ausgeschlossen sind, könne nämlich erst nach Gefahrübergang aufgeworfen werden. Im vorliegenden Fall sei die Gefahr jedoch nicht auf den Käufer übergegangen, da er den Gebrauchtwagen noch nicht abgenommen hatte. Dr. Gr.

Die letzte Seite

Polizeiliches

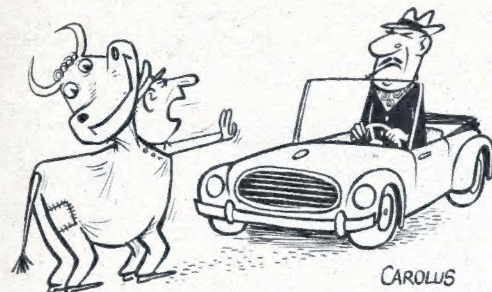
Zwischen Bad Kreuznach und Bingerbrück hielt kürzlich ein Polizist ein Auto an und bat freundlich, zu einem Verkehrsunfall mitgenommen zu werden. Natürlich durfte er einsteigen, der Autofahrer konnte sich jedoch die Frage nicht verkneifen, ob die Polizei dortzulande denn auf Schusters Rappen angewiesen sei. Immerhin gäbe es doch auch ordnungshüterische Aufgaben, bei denen Eile geboten sei. „O ja", antwortete der Polizeibeamte, „natürlich sind wir motorisiert, aber heute, morgen und übermorgen können wir unser Motorrad nicht benutzen: Es ist schon für den Appell hergerichtet." Hoffentlich sprechen sich die Appelltermine nicht in Verbrecherkreisen herum . . .

*

War das ein besonderer Fall von höherer Gewalt, so setzen auch die Naturelemente der motorisierten Betätigung unserer Polizei Grenzen. Bei Kaufbeuren war ein Mord passiert, bei dem man sich die alsbald benachrichtigte Polizei dringend herbeiwünschte. Sie kam aber so spät, daß Spurensicherung und sonstige Maßnahmen zur Ergreifung des Täters arg verzögert wurden. Der Grund für das späte Kommen: Die Polizei war zwar mit einem schweren BMW-Seitenwagengespann ausgerüstet, bei der herrschenden Kälte war es jedoch – laut Bericht des Lokalblättchens – den Beamten nicht zuzumuten, damit zu fahren. Immerhin handelte es sich um drei Kilometer, für die sich schließlich mit einiger Mühe und Verzögerung ein Auto beschaffen ließ. Hoffentlich spricht sich außer den Appellterminen nicht auch noch das Wetter in Verbrecherkreisen herum . . .

*

Weil die Polizei immer so traurig ist, wenn man ihr vorwirft, sie polizeite nicht so gut, wie



„Sie haben die Höchstgeschwindigkeit überschritten . . . Ihren Führerschein bitte!"

sie könnte, sei ihr hiermit noch ein Bonbon gereicht: Dank gebührt den vielen Landpolizisten, die einen zähen Kampf gegen die Gedankenlosigkeit vieler ins Ackerwerk vertiefter Mitbürger führen. Es ist kein Vergnügen für einen ortsansässigen Beamten, seine guten Bekannten mit Verwarnungen und Strafmandaten zu versehen, weil sie ihre Fuhrwerke nicht beleuchteten, von unabgeputzten Rädern Erdschollen auf die Landstraßen streuten, verlorengegangene Nummernschilder nicht erneuerten, minderjährige Söhne und Töchter Trecker fahren ließen und was der landesüblichen Delikte mehr sind . . .

*

In Hannover hat man der Polizei vorgeworfen, sie stelle Fallen, indem sie getarnte Geschwindigkeitskontrollen vornähme. Dazu meint die Polizeidirektion Hannover, eine von vornherein erkennbare Geschwindigkeitskontrolle sei witzlos. Wir sind durchaus nicht dieser Ansicht. Eine von vornherein erkennbare Geschwindigkeitskontrolle bewirkt auf jeden Fall, daß sich die Leute an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten, setzt also den Willen des Gesetzgebers am wirksamsten durch, mag sie auch die Zahl der Strafmandate einschränken. Im übrigen hat der Bundesverkehrsminister vernünftigerweise empfohlen, man möge von der Zulassung höherer Geschwindigkeiten auf geeigneten städtischen Straßen „wirksamer als bisher Gebrauch machen, um Verkehrsstockungen an wichtigen Haupt- und Ausfallstraßen der Ortschaften zu vermeiden." Und ferner, „auch die Aufstellung der gelben Ortstafeln, die Beginn und Ende der Geschwindigkeitsbegrenzungen anzeigen sollen, sollte überall sorgfältig überprüft werden". – Das ist wohl zugleich als Mahnung zu verstehen, daß Kontrollen sinnvoll bleiben müßten!



„Haste die Vorfahrt beachtet? Haste abgewinkt? – Na also, was will er denn von uns?"

*

Wir glossierten kürzlich die verkehrshemmende Wirkung von Streifenwagen, wobei selbstverständlich ist, daß die von ihnen hervorgerufenen Aufstauungen des Verkehrs zum großen Teil auch auf die törichte Obrigkeitsfurcht vieler Kraftfahrer zurückzuführen sind. Sie trauen sich einfach nicht vorbei, was jedoch die Polizei von vorneherein wissen sollte. Wie weit diese Furcht geht, ist allerdings oft geradezu grotesk. So sahen wir dieser Tage eine furchtsame Schlange hinter einem amerikanischen Jeep einherrollen, den man wohl für ein MP-Fahrzeug hielt (was uns ohnehin nicht bekümmern sollte), der aber nur ein Schild MESSENGER, also „Bote", trug. Es gibt ja sogar Leute, die wegen eines weißen Motorradfahrer-Sturzhelms auf weit unter 50 km/st hinunterbremsen – das muß doch ganz tief unter der Haut stecken. Und Sache der Polizei wäre es, ihre Mützen nicht zum Geßlerhut werden zu lassen . . .

Rührende Vorsorge

Eigentlich ist es erstaunlich, daß man nicht schon längst darauf gekommen ist: fährt ein rasender Kraftfahrer an einem gelben Ortsschild vorbei und hat es nicht schon vorher gesehen oder geahnt und seine Geschwindigkeit vermindert, dann macht er sich ja strafbar, weil er erst bremsen muß und die ersten 10, 20, 30 oder gar 50 Meter hinter dem Ortsschild noch mit seiner innegehabten übermäßigen Geschwindigkeit fährt. Schließlich irrt sich, wer da denkt, er dürfe noch bis zum Ortsschild seine wahnsinnigen 60, 70 oder gar 100 Kilometer fahren! Nein, umgekehrt ist es, Schlag Ortsschild müssen es 50 sein. Und also muß noch ein Schild her, ein Schild für das Schild, ein Vorsignal wie bei der Eisenbahn.

So jedenfalls denkt man im Nordrhein-Westfälischen Innenministerium. Bisher ist man damit zwar noch nicht viel weitergekommen, denn der Weg in die StVO ist ja nun einmal selbst für vernünftigere Ideen weit und dornenvoll. Damit nun aber auch keinesfalls einer mit Schußfahrt in die Innenstadt von Duisburg hineingerät, haben sorgende Stadtväter hier ein Ortsschild in die freie Natur gestellt. Bis zum Beginn des Ortsteils Serm, dessen Silhouette auf diesem Foto weit hinten im Nebel verschwunden ist, sind es 1,5 km, bis zur Stadtmitte von Duisburg sind es noch 10,5 km! Das wäre doch wohl selbst dann noch ein bißchen reichlich, wenn man etwa versehentlich Bundesbahn-Bremswege zugrundegelegt hätte! Solcher Unsinn ist der beste Weg, den Autofahrern Gleichgültigkeit gegenüber Ortsschildern beizubringen!



Foto: Liborius



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 6 71 40 und 6 71 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Belserdruck, Stuttgart. — Printed in Germany. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie der MOTOR-Test. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 7.90 ab 1. Januar 1958; Ausland: DM 41.60 (einschließlich Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Dresdner Bank AG., Freiburg im Breisgau; Dresdner Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44, Postfach 1042. Preise lt. Liste Nr. 10. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 Millimeter breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 Anzeigen mit 20% Rabatt.



Esso

EXTRA
MOTOR OIL

Das macht der
weite Schutzbereich

in der
gold-weißen
Dose

FÜR ALLE VERGASER- UND DIESEL-MOTOREN:



– ob „alte Mühle" –.



ob in den besten Jahren

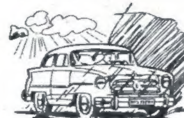


ob nagelneu

FÜR ALLE JAHRESZEITEN:



ob Eis und Schnee



ob Übergangszeit



ob Tropenhitze

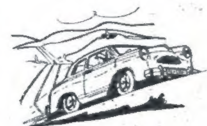
FÜR ALLE BETRIEBSBEDINGUNGEN:



ob Kaltstart



ob Stadtverkehr



ob Höchstbeanspruchung

lang lebe der Motor!